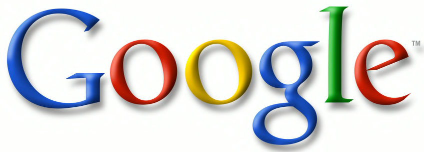

Google



CANAL INTEROCEANICO.

INFORME

PARA SEGUNDO DEBATE

DEL

TRATADO CELEBRADO EN 1870.



BOGOTÁ.

IMPRENTA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.

1870.

CANAL INTEROCEANICO.

INFORME

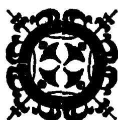
PARA SEGUNDO DEBATE

DEL

TRATADO CELEBRADO EN 1870,

POR EL SENADOR PLENIPOTENCIARIO POR EL ESTADO SOBERANO DE CUNDINAMARCA

CARLOS MARTIN.



BOGOTÁ.
IMPRENTA I ESTEREOTIPIA DE MEDARDO RÍVAS.
1870.

RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL SENADO.

1.ª "Suspéndase lo que se discute, relativo al Tratado de 26 de enero último, hasta que se reparta impreso el informe de la comision, lo que se verificará el próximo mártes, cuando mas tarde."

2.ª "La publicacion ordenada se hará en el "Diario Oficial," sin interrupcion, i en cuaderno separado."

EUSTACIO DE LA TORRE N.

CANAL COLOMBIANO.

INFORME

del Senador Cárlos Martin al Senado de Plenipotenciarios de Colombia, sobre el tratado públioo celebrado en 26 de enero de 1870, para la apertura de un canal interocéanico.

Señores Senadores:

El infrascrito, en comision, ha estudiado detenidamente el tratado concluido en 26 de enero último, sobre escavacion de un canal interocéanico al traves de nuestro Istmo, que el Poder Ejecutivo ha sometido a vuestra aprobacion; i pasa a esponeros el resultado de su estudio.

PARTE PRIMERA.

BASE PRINCIPAL DEL TRATADO.

I.

Podemos llamar base principal del tratado, la obligacion principal que por él contraen los Estados Unidos de América respecto de la apertura del canal interocéanico. Esta obligacion no es simplemente como pudiera i debiera pensarse, la de construir o hacer construir el canal. Es la de hacer esploraciones; i *si la obra resultare* practicable, levantar planos i formar presupuestos para ella i construirla.

Los Estados Unidos, pues, no quedarán obligados a escavar el canal sino en el caso de que sea practicable, a juicio de su Gobierno. Todas las obligaciones que contraen por el tratado, ruedan sobre el supuesto de que crea el Gobierno americano que puede hacerse el canal por nuestro territorio. Si él cree que la obra no es practicable por nuestro territorio o, por consiguiente,

si encuentra que puede practicarla con mas conveniencias por territorio de otro pais o que, por razones políticas o comerciales que hoi no prevemos pero que pueden existir, le conviene diferirla, o si no obtiene las condiciones que quiera imponer a la compañía empresaria al cederle los derechos que adquiere por el tratado ; no habrá tratado por mas que nosotros nos ajitemos en su estudio i discusion, no tendremos ninguno de los escasos derechos que él nos da, no habrá canal colombiano en muchos años, quizá nunca lo habrá. Nuestras mas lisonjeras esperanzas quedarian burladas a causa de nuestra precipitada imprevision, de nuestro afan por celebrar un tratado cualquiera, aunque no nos dé seguridad de que se llena el objeto de esa celebracion, aunque sea mezquino para Colombia en las estipulaciones que encierre.

El tratado es, pues, un tratado para hacer esploraciones, no para construir un canal. El primero i no el último es el objeto claro i preciso de sus estipulaciones. Una vez discutido, aprobado i canjeado, podemos tener seguridad de que se esplora nuestro territorio i probabilidades de que se levantan planos i se forman presupuestos ; pero con nada contaremos respecto al que debiera haber sido el objeto principal del tratado, nuestra gran aspiracion : la seguridad de que será construido el canal colombiano.

Para poder hacer esploraciones no se necesitaba un tratado público. Actualmente las está haciendo el Gobierno americano i dentro de mui poco tiempo conoceremos los resultados de ellas.

No debe alucinarse el patriotismo con el tratado celebrado, ni ajitarse candorosamente en favor de su aprobacion. Preguntémonos a nosotros mismos, para juzgarlo en síntesis i contener nuestra laudable impaciencia : ¿ una vez aprobado el tratado, con qué podemos con seguridad contar ?

Despues replicará el infrascrito a las contestaciones que naturalmente se darán a las apreciaciones anteriores. Es conveniente que ántes de hacerlo, recordeis el oríjen de la negociacion del tratado celebrado i la manera como el infrascrito considera, de tiempo atras, el negocio del canal con relacion a los Estados Unidos de América.

II.

Es indubitablemente el Gobierno americano quien debe i mas fácilmente puede construir o hacer que se construya el canal interocéanico.

Los interes políticos i comerciales de la Union Americana, exijen su construccion imperiosamente. Para juzgarlo así basta considerar la situacion jeográfica de aquel pais, al favor de la cual el dia que el canal esté abierto i que su bandera, amiga i aliada de la nuestra, pueda transitarlo en todos tiempos i escluir

de él a nuestros enemigos i a los suyos, dividirá con nosotros la posesion de la llave de los mares, ocupará las posiciones militares mas poderosas del mundo, podrá defender con una sola escuadra sus territorios del Atlántico i del Pacífico i aproximará su capital mas de quince mil millas a sus posesiones mas remotas.

Para creerlo así, bastará recordar que abierto el canal, ahorraria el comercio de sus Estados bañados por el Atlántico, 4.100 millas de distancia a Calcuta, 8,900 a Canton, 8,100 a Valparaiso, 2,830 a Australia i 2,620 a Nueva Zelandia; que habria economizado 36.000,000 de pesos en 1857, economizaria hoi mas de 50.000,000 i cuando estuviera abierto el canal mas de 100.000,000 de pesos anualmente.

Así mismo, nuestros intereses políticos i comerciales nos impelen a unirnos a aquel gran pueblo para la grande obra.

No cree el infrascrito imposible que una compañía particular, sin el apoyo directo de Gobierno alguno, pudiera emprender i llevar a cabo la apertura del canal; pero ni aun debe pensarse que esto suceda cuando sea seguro que el Gobierno americano está dispuesto a contraer el compromiso formal de abrirlo con condiciones equitativas para nosotros. La diferencia de probabilidades de cumplimiento del compromiso aceptado en los dos casos, es enorme; no puede ni aun estimarse. El simple compromiso definitivo del Gobierno americano consignado en un tratado público, valdria mas, como seguridad de que seria escavado el canal, que centenas de miles de pesos consignadas como fianza en nuestras arcas nacionales.

El Secretario de Hacienda, señor Samper, penetrado de estas verdades, dijo con una bondad que el infrascrito agradeció cumplidamente, en la esposicion que dirijió al Senado en 23 de febrero del año último: "Cuando el señor Martin colocó la cuestion en el terreno que hoi ocupa, resolvió para siempre la del ruin interes de las fianzas. El ha elevado a 36.000,000 de pesos los 150,000 tras de los cuales se anduvo hace dos años. Es el pueblo que pierde anualmente aquella enorme suma el que está llamado a encargarse de la empresa del canal si la cuestion ha de verse bajo el aspecto de la seguridad de que se llevará a efecto."

Esta seguridad es la primera de las ventajas que obtenemos, aceptando la obligacion espresada i encargándose de la obra los Estados Unidos de América.

Aunque nuestras mas importantes relaciones mercantiles son en la actualidad las que tenemos con Europa i europeos muchos de los capitales que alimentan nuestra industria, no sucederá lo mismo en un porvenir no mui remoto para la América del Sur. Nuestra proximidad a la Union americana, el creci-

miento prodijioso de aquel pueblo, el desarrollo maravilloso de su industria, que llegará hasta producir todos los productos europeos con los menores gastos posibles de produccion, la regularidad i facilidad, mayores cada dia, de nuestras comunicaciones con él, el espíritu ardiente de competencia industrial en todo i contra todos i especialmente contra Europa, que anima a sus hijos, i por último las simpatías consiguientes a la identidad de instituciones i de intereses políticos, nos harán alejarnos lenta pero seguramente de la Europa para aproximarnos a los Estados Unidos en nuestras relaciones mercantiles. I si la lejislacion de este pais llega a contrastar por su liberalidad con las lejislaciones de Europa, hostiles en jeneral a la importacion de nuestros frutos esportables, aquel resultado no se dejará esperar muchos años.

Ante la prevision de este curso natural i preciso de nuestros intereses, no puede dudarse que ellos nos aconsejan hacer cada dia mas cordiales nuestras relaciones con el gran pueblo de América. Nuestras necesidades sociales, nuestro comercio, nuestra industria en jeneral i nuestros intereses políticos, serán servidos en el porvenir mas de cerca i mejor, por la ciencia, los capitales, la industria, la marina i hasta el ejemplo de la Union americana, que por elementos de naciones lejanas de nosotros, contrarias a nosotros en inclinaciones e instituciones políticas, antipáticas a nuestra existencia nacional i que podemos considerar agotadas yá en comparacion del jóven coloso del Norte, cuya vida apénas empieza i ya es mas grande que los mas grandes del viejo mundo i aun no divisa los horizontes que limitarán su engrandecimiento. Nuestros hijos llegarán al dia en que la Europa empiece a mendigar las relaciones comerciales de la América del Sur.

Estas consideraciones i las siguientes crecen en importancia al observar que algunos de los gobiernos de las naciones de Europa, como el de Inglaterra, prescinden demasiado de la América ántes española, i otros, como el de Francia, intervienen demasiado.

Consideremos nuestros intereses políticos.

Por sentimientos, por convicciones, por imposibilidad de ser otra cosa i por fortuna, somos i seremos republicanos. Ni aun en los mas estraviados delirios del retroceso, se ocurre hoi a persona alguna la conveniencia o la posibilidad siquiera, de variar nuestra forma de gobierno. Pero no sucede lo mismo fuera del pais. Los hombres de Estado de Europa comprenden que la aplicacion afortunada de las doctrinas republicanas, desacredita sus propias doctrinas e induce a los pueblos que gobiernan a la tentacion de practicar a su vez esas teorías de suyo seductoras. Ellos deben desear nuestra anarquía bajo el sistema republicano, o nuestro cambio de formas i con él la propagacion de su sistema monár-

quico. Si toda la América del Sur hubiera marchado bajo la república, con la calma i la regularidad de la Union americana, i si hubiera prosperado i se hubiera engrandecido como las antiguas colonias inglesas en América, el crédito de las formas republicanas para el bien de los pueblos no habria podido ser ahogado por los tronos de Europa i probablemente muchos de los paises de aquel continente serian hoi republicanos o se ajitarian para serlo. I si, al contrario, los Estados Unidos de América, en vez de prosperar i engrandecerse, hubieran vivido su vida independiente, arrasados por la discordia i sumidos en la anarquía, el sistema republicano no tendria hoi un partidario sincero, seria considerado como resto de falsas teorías de ajitadores de naciones antiguas, la Europa toda viviria satisfecha de su réjimen i mui léjos estarian los actuales republicanos españoles i franceses de pensar en la República.

I no solamente tiene yá interes la Europa monárquica en que no se propague la confianza en las formas republicanas. Lo tiene tambien i mucho mayor, en que no siga creciendo ese centro democrático, ese pueblo que ya la amenaza con su inmenso poder, con su indomable enerjía i con su inagotable riqueza.

De aquí la lucha que se ha sostenido en los últimos años por medios indirectos, entre la América i la Europa. Las simpatías i el apoyo moral que la Inglaterra i la Francia dieron, durante la guerra americana, a los Estados separatistas del Sur i, la intervencion de Francia en Méjico, fueron los principales de esos medios. Napoleon III lo ha dicho. El mundo le ha oido decir: "La posteridad me hará justicia; el pensamiento de la espedicion a Méjico fué sujerido por un grande interes político. Quise salvar de la anarquía una nacionalidad de nuestra raza para oponerla, constituida i bien gobernada, como una barrera a la invasion de la raza anglo-sajona en el continente de América."

Hoi podemos creer que esa lucha está terminada en apariencias i que no tardará mucho tiempo en renovarse ostensiblemente. Pero el dia que el pabellon estrellado triunfó en la guerra civil i unificó de nuevo la gran República i el dia que el ejército frances obedeció la órden de salir de Méjico, que le fué dictada desde la Casa Blanca de Washington, quedó indisputablemente establecida la superioridad de la influencia política de los Estados Unidos en los negocios de América. Mui distinto seria el actual estado de cosas i diversas nuestras apreciaciones, si en vez de la unificacion de la poderosa República, tuvieramos hoi una Confederacion esclavista en el Sur de ella i un Imperio franco-mejicano feudatario de la Europa.

En esa lucha entre las dos ideas, entre los dos campeones de ellas, tenemos que escojer. No podemos permanecer impar-

ciales porque no lo somos, porque no podemos serlo. La indiferencia seria el desconocimiento de nuestros intereses i de nuestra posicion. En esa lucha, merced a la situacion jeográfica de una parte de nuestro territorio, podemos pesar considerablemente desde ahora. ¿Nos convendrá mas aumentar la influencia de nuestros contrarios que la de nuestros amigos? ¿Deberemos dar asidero para renovar la lucha,a los habitantes de un lejano continente vencidos ayer por nuestros vecinos que defendian nuestra propia bandera? ¿Nos negaremos a compartir la posesion de las puertas de los océanos, con nuestros hermanos en creencias i en intereses políticos que ademas serán mañana fecundadores de nuestra industria, principales abastecedores para nuestros consumos i corresponsales de nuestro comercio?

Jamas se habia planteado mas claramente una cuestion ante los intereses de un pueblo.

Nos encontramos entre un antiguo continente de ecsuberante civilizacion, pero devorado por los ejércitos permanentes, embarazado por sus formas políticas, torturado por los sistemas de privilejio i por los celos i desconfianzas de los Gobiernos que lo poseen, angustiado por necesidades sociales de tan exijente como difícil satisfaccion i próximo a entrar en el período de decadencia en cumplimiento de la inflexible lei de las naciones que no saben o no pueden renovarse; i un pueblo naciente pero que nació jigante i que dentro de medio siglo, cuando la Europa se ajite en la guerra de los pueblos contra los monarcas i en las largas convulsiones predecesoras de su rejeneracion, tendrá doscientos millones de habitantes que vivirán tranquilos i prósperos bajo la república federal, i presidirá desde este lado del Atlántico, esa rejeneracion europea.

Nuestra resolucion no puede ser dudosa. Tenemos una gran posicion física en el mundo i, por consiguiente, un gran poder que compartir con nuestros hermanos en fé política i en intereses continentales, si ellos nos dan en cambio poder igual al que les damos, contribuyen a facilitarnos la adquisicion de los elementos que nos faltan para nuestro engrandecimiento nacional i nos tratan como a iguales. En caso contrario, conservemos para nosotros solos el uso de nuestro poder: procuremos que el canal se construya por empresarios particulares bajo la sola influencia de nuestro Gobierno i reservémonos la aplicacion de la fuerza que su esclusiva posesion nos dará, a nosotros solos en cada caso que nos ofrezca el porvenir.

Debemos al mundo i a nuestros propios intereses, la mayor liberalidad i la igualdad perfecta en el tránsito por nuestro paso interocéanico en los dias felices de la paz; pero nos debemos a nosotros mismos el dia de la guerra, hacer uso del arma podero-

sa que la naturaleza nos ha dado, contra nuestros enemigos o contra los enemigos de nuestros aliados i amigos. Imperdonable lijereza seria renunciar candorosamente desde ahora al uso de esa arma que, haciéndonos temibles, alejará de nosotros las probabilidades de la enemistad de otros paises i de la guerra esterior. Las naciones, como los hombres, tienen mas amigos, no solamente cuando son mas virtuosas, sino cuando tienen mas poder i medios de dañar a las otras. Esta es la verdad actual i los homde Estado que en vez de consultarla, razonan sobre lo que debiera ser pero aun no es el mundo, podrán hacer quizá de su país una Arcadia, pero jamas una gran nacion.

Si la Union americana contrae clara i francamente los compromisos que necesitamos que contraiga para asegurar la construccion de nuestra grande obra i fijar las bases de nuestro porvenir; si nos dá equivalentes de lo que le damos, celebremos el tratado sobre la base de la alianza i de la neutralidad del canal, restrinjida en tiempo de guerra contra uno de los aliados.

La alianza será aplaudida por toda la América porque nuestros intereses políticos son los de todo el continente. Una nacion sola puede sufrir en América por las consecuencias inmediatas de la apertura del canal interocéanico : Chile. Solamente un pais americano puede sentir nuestra alianza con los Estados Unidos: el Brasil. El infrascrito está seguro de que si hubiera recibido en 1868 la aceptacion de la alianza que propuso al Gobierno de la Union, el Ministro del Imperio americano le habria firmado, ante la noticia de la alianza, el tratado de límites que le hubiera presentado.

III.

Pero se dice que la alianza es peligrosa para nosotros.

Una alianza no puede ser peligrosa por ser alianza. Puede serlo por la manera como se contraiga i por las estipulaciones, consiguientes a ella, que contenga el tratado en que se celebre. Puede limitarse, puede hacerse simplemente defensiva. Puede consistir solamente en el derecho de obtener uno de los aliados del otro, naves o tropas ausiliares. Puede i debe preverse, al celebrarla, todos los casos de peligro. I despues de hacerla como convenga i deba hacerse, a cada aliado le queda el derecho de juzgar de la justicia de la guerra llegado el *casus fœderis.* Una alianza no puede ser en jeneral peligrosa, sino por imprevisora, si realmente lo ha sido.

En el caso en que nos hallamos, no puede tener peligro para nosotros la estrechez de nuestro contacto con los Estados Unidos. Los peligros pueden venirnos de nuestro alejamiento de ellos.

Si prefiriéramos poner bajo la influencia europea nuestro

canal interocéanico o desarmarnos desde ahora para la lucha que desde uno i otro lado del Atlántico continuará sosteniéndose entre principios, influencias e intereses opuestos, proclamando la neutralidad absoluta del canal en todos tiempos; entónces sí podria la Union americana sentirse movida a arrancarnos el arma poderosa que poniamos al servicio de sus enemigos o de que no acertábamos a hacer uso, por candorosa imprevision, en favor de nuestros comunes intereses. Pero cuando dividamos con ella el poder que nos dá nuestra posicion jeográfica o, ejercido por nosotros solos, lo hagamos servir a la causa de América, de la libertad i de la república, no tendrá motivo alguno para desear quitárnoslo.

No lo tendrá, porque aquel país no es, como se piensa por muchos, un país absorvente, con el poder oficial, de nacionalidades estrañas. No puede serlo, porque la principal de sus fuerzas consiste en el respeto al derecho ajeno, en la proteccion a las otras nacionalidades republicanas; porque serlo seria contrario a sus instituciones i a sus creencias políticas que constituyen su fanatismo especial, porque seria convertir en sus enemigos i aliados de la Europa a todos los paises de América que hoi son sus amigos i que serian, en caso contrario, la gran base de operaciones hostiles contra él. Si así no fuera, tiempos haria que Méjico habria sido absorvido, que Cuba i Centro-América i especialmente Nicaragua, asidero de las influencias francesas, serian Estados americanos. Sin duda la nacion que necesita i mendiga, con sus millones en la mano, una roca en el Atlántico, que paga relijiosamente 150,000 pesos por año como precio de arrendamiento de una bahía en Santo Domingo, que al hacer con un poder lejítimo un tratado de anexion de esta República exije que este tratado sea sometido al sufrajio de los electores de ella, que jamas pretende tener la menor influencia sobre sus vecinos del sur del continente i que hoi negocia con nosotros i a insinuacion nuestra la perforacion del Istmo colombiano, esa nacion es i cree que debe ser respetuosa al derecho ajeno.

Si alguna vez su civilizacion i su industria rebosantes, invaden las naciones vecinas, o si pueblos débiles i aislados en el Océano, como Santo Domingo, son atraidos por su grandeza, estos serán resultados de su admirable prosperidad, pero no efectos de una accion oficial.

Ojalá al compartir con aquellos felices republicanos el poder que nos dará nuestra situacion territorial, podamos compartir tambien con ellos influencias en los dos continentes. ¿Por qué no hemos de poder ser nosotros en el Sur lo que ellos en el Norte? El canal i la alianza, bien meditada, nos impelerían a ese gran destino.

Nunca probablemente, o en muchos años, llegaríamos a él, por la sola virtud del desarrollo lento i perezoso de nuestras fuerzas aisladas. Si hai realmente alguna habilidad especial que pueda llamarse la ciencia de los hombres de Estado, esa habilidad no puede consistir sino en saber aprovechar oportunamente, con prudencia pero con resolucion, todas las circunstancias que puedan acelerar el desarrollo de los jérmenes de prosperidad nacional.

Se comprende que Repúblicas, como Suiza, o monarquías liberales, como Béljica, enclavadas entre los tronos de los potentados de Europa, tengan que limitarse a esperar la paz i la prosperidad de su buen proceder i del reflejo de la riqueza i de la industria de los grandes países que las rodean; pero sociedades como las nuestras, que están tan léjos de los centros actuales de la civilizacion, tienen que hacer algo mas que portarse bien i permanecer inactivas, para alcanzar no mui tarde, los bienes a que deben aspirar.

La neutralidad absoluta del canal colombiano es el consejo de la tímida i honrada pero estéril política de la inaccion i de la espectativa.

Tan profundas eran las convicciones espuestas, en la Administracion de 1867, que concibió e inició la negociacion con el Gobierno americano, que se abstuvo de aceptar propuestas sobre apertura del canal, arregladas a la lei de 27 de junio de 1866, vijente entónces, que asociaciones inglesas le dirijieron, i la consignacion de los 120,000 pesos exijidos como fianza.

Tan antiguas son esas convicciones en el infrascrito que, reveladas en el proyecto de tratado que propuso al Gobierno de los Estados Unidos, hicieron decir al señor Samper en la esposicion citada: "La posicion del primer negociador colombiano iba a ser embarazosa, puesto que la nueva Administracion, aunque apreciando en alto grado su iniciativa, no queria llevar tan adelante los vínculos que parecian buscarse en el tratado. Fué por esto por lo que otros ciudadanos fueron llamados a reemplazar al señor Martin." La Administracion actual cambió de opiniones en el trascurso de un año, lo que prueba la fuerza de las anteriores apreciaciones, i el infrascrito tuvo la honra de ser llamado a negociar. Sin su concurso, pero de acuerdo con sus ideas sobre alianza, aunque en su humilde concepto, sin dar a éstas el desarrollo conveniente i sin obtener las ventajas posibles de la limitacion de la neutralidad del canal, fué concluido el tratado pendiente ante vosotros.

IV.

Pero el tratado que se inició en 1867 no fué un tratado por el cual el Gobierno americano quedara en posibilidad de abrir o no abrir el canal colombiano, o de retardar por largos años su apertura. Lo que el pais necesita es la seguridad de que se abrirá, i obtener esta seguridad fué uno de los principales motivos determinantes de la idea de proponer el tratado a los Estados Unidos.

Que quedaria a la voluntad del Gobierno americano la apertura del canal si se aprobara el tratado pendiente, es indubitable al considerar que declarándolo impracticable no tendrá la obligacion de abrirlo. Qué podria retardar por mas de veinte años su apertura, e imposibilitarnos por este tiempo para procurarla por medio de asociaciones particulares, tampoco puede dudarse en vista de las estipulaciones acordadas, que le dan cinco años para hacer esploraciones i trazados i comenzar la obra, i quince mas para concluirla, i teniendo presente que cualquier trabajo, por insignificante que sea, pnede considerarse principio de una grande obra.

Pero se dirá que el interes que el Gobierno americano tiene en la construccion del canal, nos garantiza que si ella es posible, se llevará a cabo.

Tal interes aparece hoi patente ante nosotros, i a este respecto el infrascrito deja espuestas i reforzadas cuantas consideraciones pudieran aducirse; pero aunque a los Estados Unidos conviene que se abra un canal interceánico, no necesitan que ese canal se abra precisamente por territorio colombiano. Mas les convendria que se abriera, aunque con duplicacion de gastos, por territorio propio; i si se propagara el sistema de anexiones voluntarias, como la de Santo Domingo, iniciado yá, no seria imposible que con nuestro tratado en la mano, viéramos abrir el canal por uno de los paises de Centro-América o por territorio mejicano. La misma celebracion de nuestro tratado podria producir la competencia en ofertas que podrian llegar hasta la de la de la anexion por obtener el canal. La política en nuestro tiempo marcha mui aprisa, i los cambios de situaciones se suceden dia por dia, e imprudente es provocarlos si no hemos asegurado sus resultados. En todo caso, aceptar un tratado que nos dejaria ligados a nosotros i libre al Gobierno americano, esperando situaciones que pueden sobradamente prepararse en tres, en cinco o en veinte años, seria hacer una cosa que el ménos avisado no haria en sus negocios particulares, i que el mundo no estimaria sino como una estúpida consignacion de nuestros destinos a la voluntad i a los intereses del Gobierno americano.

Nada importaria que, como se ha indicado por alguno de vosotros, el Gobierno americano se comprometiera a no solicitar ni apoyar concesion alguna para escavar otro canal fuera de nuestro territorio, miéntras subsistiera el tratado con Colombia. Otra concesion, si conviniera mas a los Estados Unidos, podria obtenerse por asociaciones particulares que con ser americanas no necesitarian que les dijera su Gobierno que las apoyaba, i que estarian seguras de obtener el favor i el apoyo ostensible de aquel Gobierno al dia siguiente de abolido el tratado. Este dia seria el siguiente a aquel en que declararan sus injenieros, interesados tal vez en tal declaratoria, que no era practicable el canal por nuestro territorio.

Recuérdese que despues de mucho estudio i cien reconocimientos, ántes i durante la apertura del canal de Suez, el señor Steevenson, el primero de los injenieros ingleses, i con él Lord Palmerston, sostuvieron hasta su muerte que aquel canal no era practicable. Toda Inglaterra, sus hombres de Estado, sus hombres de ciencia e industria, opinaron como el Gobierno i sus injenieros, i sinembargo triunfaron la ciencia francesa i la enerjía, honradez i constancia del señor de Lesseps, i el canal de los Faraones existe yá contra los intereses que sujirieron aquellas opiniones.

En último resultado, no seria en manos del Gobierno de los Estados Unidos que nos entregábamos, ni a él solo a quien consignábamos nuestros intereses. Seria a la voluntad de sus injenieros i ajentes. Considerad cuántos i cuán grandes intereses políticos i comerciales, europeos i americanos, habria en el mundo comprometidos contra la apertura del canal por nuestro territorio i sobre las bases de la alianza i de la neutralidad restrinjida, i cuantos esfuerzos podrian hacer esos intereses contra nosotros. Aun contra los deseos del Gobierno americano podria declararse la impracticabilidad de nuestro canal. No debemos perder de vista la consideracion de que esto podria suceder, aunque sea de remota posibilidad.

Todos confiamos i debemos confiar,–atrevimiento seria no pensar así,–en la honradez del Gobierno de los Estados Unidos i de sus ajentes ; pero los negocios que se arreglan por tratados entre las naciones, se arreglan de ese modo para poder contar con esos tratados, es decir, con obligaciones claras, definitivas i firmadas sobre que poder calcular i edificar, en vez de tener que hacerlo sobre un interes presumido o sobre una honradez reconocida, pero que pueden hallarse en tortura con sus propias conveniencias i en posibilidad de desatar sus deberes conforme a la misma obligacion escrita.

La presuncion de ese interes, bien estudiado, puede i debe

servir i nos sirvió para proponer una negociacion i para calcular i medir por las conveniencias ajenas, lo que debemos pedir en ella; pero nunca para confiar en que en fuerza de él solo se llevará a cabo la negociacion concluida i ménos para obligarnos i quedar obligados nosotros solos i libres nuestros contrayentes, porque podemos habernos equivocado en nuestros juicios i la situacion de mañana puede ser mui diversa de la situacion de hoi. Si ese interes existe realmente sin reserva alguna, se acepta sin reserva el compromiso propuesto.

Cuando un particular quiere vender una de sus fincas, piensa a quien le convendrá poseerla i le propone la venta ; pero jamas conviene en entregarla comprometiéndose a no venderla a otra persona i concediendo años de plazo al comprador para que este busque otra mejor o mas barata i pueda rescindir el contrato i volverle la suya cuando ya no haya quien se la compre.

Supérfluo es repetiros una vez mas lo que muchas se os ha dicho i tantas habeis pensado : que la obligacion estipulada de pagar a la República trescientos mil pesos si no se lleva a efecto la apertura del canal, no tiene importancia alguna. El mismo Gobierno americano, los Gobiernos o el comercio de Europa, los paises de Centro América, las compañías empresarias rivales de la que pensara en acometer la obra i la compañía del ferrocarril de Panamá, podrian dar, con grandes conveniencias, no trescientos mil pesos, sino tres o cuatro o mas millones de pesos, por adquirir el derecho de dictar a los empresarios particulares las condiciones con que podrian abrir nuestro canal o de diferir su apertura por mas de veinte años o de hacer que el mundo la creyera impracticable o de fijar el pais por el cual pasara la comunicacion interocéanica.

Poseyendo, como poseen, los Estados Unidos su ferrocarril al Pacífico, su interes político verdadero i neto, por decirlo así, consiste hoi en que se abra el canal bajo sus influencias o sobre las bases políticas que les convienen, o en que no se abra absolutamente. Pero ese mismo interes político i aun su interes comercial, pueden cambiar en pocos años. Supuestas, por ejemplo, la obstruccion, temida i anunciada ya, del canal de Suez, la apertura franca i completa de la China i el Japon al comercio i a la civilizacion occidentales i la traslacion o estension de la industria i la poblacion de los Estados americanos del Atlántico a los del Pacífico, no es imposible que los Estados Unidos creyeran que les convenia mas ser esclusivos en el comercio con el populoso Oriente que ahorrar los millones de pesos que sus comerciantes de los Estados del Atlántico ahorrarian hoi con el canal. Aun no alcanzamos a ver que vaya a suceder esto, pero sí alcanzamos a ver que es posible que suceda.

Gobernar a las naciones es prever, i no sabe gobernar quien no sabe prever todo lo que es posible. Entre lo posible está el supuesto de que sea preferible para aquel pais, teatro del desarrollo i de los cambios mas veloces i prodijiosos,dominar solo por medio de un ferrocarril que lo atraviesa i de dos escuadras navales, los dos mares que estarian separados para los otros paises por las inmensas distancias de los cabos. En tal supuesto, entregariamos, con el tratado en discusion, la construccion de nuestro canal, a la voluntad del único gobierno que tendria interes en que no se construyera. En tal caso, decir que se construiria si podia construirse a juicio del Gobierno americano o de sus injenieros,seria lo mismo que decir que se escavaria si podia escavarse a juicio de la Compañía o de los injenieros del actual ferrocarril de Panamá.

Hoi creemos, por razones que parecen incontrovertibles, que nada conviene tanto a los Estados Unidos como la apertura del canal i por eso les propusimos la negociacion ; pero debemos admitir la posibilidad de lo contrario, al tiempo de concluir un tratado por el cual nosotros i no ellos, quedamos ligados para largo tiempo.

V.

Celebrado un tratado, como el que se há hecho, sobre la base de que ni el Gobierno americano ni nosotros sabemos cuánto costará la obra del canal, la República no puede contar con seguridad con cosa alguna, por mas que se le haya prometido en el tratado, *aun en el caso de que se nos diga que si se cree practicable la obra por nuestro territorio.*

Supongamos que concluidos los reconocimientos se declara que es posible nuestro canal, i pensemos que, aun en este caso, todo dependerá para nosotros de los resultados de las esploraciones. Puede decírsenos que la obra es fisícamente posible pero que son tan grandes los gastos que exije i tantas las dificultades que es preciso vencer para llevarla a cabo, que no se puede emprender sino disminuyendo la participacion en las utilidades de la empresa, estipulada para la República, o aumentando el tiempo de la duracion del privilejio o ensanchando ó restrinjiendo las estipulaciones políticas del tratado o concediendo mas tierras baldías de las concedidas o haciendo todas estas cosas a la vez i otras que podrian creerse necesarias, porque sin todas o algunas de ellas no habia sido ni seria posible que se organizara una compañía que aceptara la cesion del contrato celebrado. Puede decírsenos, en otros términos, que la obra es posible pero no como consecuencia del tratado i con relacion a él, porque el tratade la hece imposible moralmente, si así puede decirse ; i como no se define la clase de posibilidad a que se refiere la estipula-

cion que sirve de base principal al tratado, tendriamos que ceder a todas las exijencias que se nos dirijieran o resignarnos a que el mundo nos juzgara estúpidos i codiciosos poseedores de la garganta mas preciosa de la tierra, si era que podiamos resistir a la presion que sobre nosotros ejerciera la opinion del mundo. Juzgad i resolved si debemos colocar a la República en esa tortura.

De ella saldria, debemos temerlo, cediendo en todo lo que se le pidiera. Si hai personas de juicio que se ajitan impacientes porque se apruebe un tratado en que apénas suenan juntos los nombres del canal interocéanico i de los Estados Unidos del Norte, revelando la posibilidad de que ese pacto conduzca a otro pacto que nos asegure la construccion del canal, ¿qué se negaria i qué no sucederia el dia que aquella gran potencia esté dispuesta a aceptar, sencilla i definitivamente, el compromiso de abrir la comunicacion de los mares por nuestro territorio? La habilidad de resistir cuando no ha llegado el tiempo de ceder, es mui rara entre nosotros, habitantes de esta pobre nacion que vive afanada por alcanzar la grandeza que le ofrece el porvenir. Frecuentemente nos forjamos ilusiones i motivos de temor, para disculparnos, ante el pais i ante nosotros mismos, al ceder.

VI.

En 25 de noviembre último dirijió el señor Ministro de los Estados Unidos residente en esta ciudad, una nota a la Secretaría de Relaciones Esteriores comunicando que su Gobierno "deseaba mandar hacer una esploracion instrumental de las rutas que no están *completamente* esploradas en el Istmo," avisando que la espedicion esploradora seria mandada por el Contra-almirante Davis, distinguidísimo oficial, i traeria todos los elementos necesarios para llenar su encargo i pidiendo "permiso para que la propuesta espedicion haga el exámen de las varias rutas que cruzan el Istmo de Panamá i que hasta ahora no están esploradas de una *manera completa*," con relacion al gran proyecto del canal. Espontanea i jenerosamente ofrece que "el resultado de la espedicion le será comunicado al Gobierno de Colombia tan estensamente como al de los Estados Unidos," i escita a nuestro Gobierno a que una a la espedicion algunos empleados *colombianos* científicos o militares.

Advirtase que todo esto se decia en la primera nota, relativa al proyecto de canal, dirijida por el actual Ministro americano a nuestro Gobierno, apénas llegado a esta ciudad i cuando no solamente no habia iniciado nuevas negociaciones, sino que ni aun podia presumir que el Poder Ejecutivo conviniera en ce-

lebrar con él un tratado, ántes de la próxima reunion del Congreso.

Resulta de la nota citada: 1.° Que el Gobierño americano cree que están completamente esploradas todas las rutas indicadas para apertura del canal en el Istmo, ménos las qne se proponia hacer esplorar ahora. i especialmente las dos que indica; 2.° Que se proponia que la esploracion proyectada fuera completa bajo todos aspectos; 3.° Que juzga que despues de esta esploracion, nada faltará para poder resolver todas las cuestiones relativas a apertura de canal por nuestro territorio; i 4.° Que presumió, como era natural, que el Gobierno de Colombia quisiera conocer los resultados de las esploraciones i la manera como estas se hicieran, i no solamente prometió, con tal fin, que se le trasmitirian a Colombia tales resultados "tan estensamente como al Gobierno de los Estados Unidos," sino que ofreció dar lugar en la espedicion esploradora a los empleados, científicos o militares, que el Gobierno colombiano quisiera enviar a tomar parte en ella.

La lectura de esta nota, recientemente publicada por órden del Senado, hace creer que el Ministro estaba mui distante de pensar en concluir el tratado que deseaba celebrar, ántes de que se conociera el resultado de la espedicion esploradora; i hace presumir que algun motivo especial le hizo dirijir, en 1.° de diciembre siguiente, otra nota avisando que estaba dispuesto a entrar en negociaciones.

La objecion que principalmente se hizo el año pasado, en las discusiones del Senado i en los infórmes de las comisiones, al tratado de 14 de enero, consistió en la misma falta de compromiso definitivo de abrir el canal, de que adolece el nuevo tratado. Es probable que el Gobierno americano se apresurara a hacer esplorar nuestro territorio, para ponerse en aptitud de contraer aquel compromiso con pleno conocimiento de los datos de la empresa, si se le exijia en la nueva negociacion. Es seguro que, ademas, quiso contribuir a poner al Gobierno colombiano en estado de poder discutir con él, leal i francamente, en el terreno de la justicia i de las conveniencias recíprocas, el nuevo tratado que hubiera de celebrarse. De aquí el pensamiento de la espedicion esploradora i las promesas de trasmitirnos sus resultados i de dar en ella lugar a nuestros ajentes.

Probablemente bajo estas impresiones dirijió su primera nota a nuestra cancillería el Ministro americano. Quizá percibió despues que podria hacer el nuevo tratado sobre la misma base de obligacion para nosotros i libertad para nuestros contratantes, i resolvió intentarlo. Es seguro que él temió, al dirijir su segunda nota, que nuestro Gobierno procediera como

habria procedido el suyo en situacion semejante; pero la cosa valia la pena aunque se espusiera a que le contestaran, con suma cortesía, que puesto que la espedicion esploradora saldria próximamente de Nueva York, que las esploraciones que haria serian completas i que al favor de la bondad del Gobierno americano nosotros conoceriamos perfectamente sus resultados por los informes que se nos ofrecian i por medio de nuestros propios ajentes, el Poder Ejecutivo de Colombia estimaba mas conveniente esperar que el señor Ministro americano juzgara que seria mejor celebrar el tratado dentro de pocos meses, sobre la base de una obligacion definitiva de abrir el canal si resultaba practicable por nuestro territorio, lo cual satisfaria la ardiente aspiracion del pueblo colombiano, i con pleno conocimiento de los datos necesarios para ambas partes contratantes.

Ya sabemos que la espedicion esploradora partió de Nueva York el 20 de enero último.

Aunque se tratara de una obra de mediana importancia en cuyos productos la República no pretendiera sino una pequeña participacion, debió pensarse, ántes que en cualquiera otra cosa, en hacer practicar reconocimientos que hicieran conocer la naturaleza de la obra i sus costos probables. Así procede todo país que desea que se lleve a cabo una empresa, que ofrece un privilejio i que está dispuesto a contratar para ello. Tratándose de una obra sin semejante en el mundo por sus consecuencias, económicas i políticas, para todos i especialmente para nosotros, mui poco hacer habria sido gastar cincuenta o cien mil pesos, aun de nuestro Tesoro pobre pero que cada año gasta sumas mucho mayores en objetos ménos importantes, para los reconocimientos que hoi se hacen por cuenta de otro país. Solamente la celebracion de un tratado internacional con un gran pueblo simpático para nosotros e interesado en nuestra dicha, que nos asegurara la apertura del canal i los provechos que de él esperamos, podia ser motivo para prescindir de aquellos esfuerzos preliminares que necesitamos hacer, para buscar despues, por todo el mundo, los empresarios de la grande obra.

Se comprende que en fuerza de nuestra incuria característica, de la escasez de nuestro tesoro público o del temor a las dificultades que tendriamos para hacer practicar con fruto aquellos reconocimientos por nosotros solos, prescindiéramos de ellos. Pero lo que no se comprende es por qué cuando el Poder Ejecutivo va a entrar en una negociacion con el Gobierno americano sobre escavacion del canal; cuando este Gobierno, para entrar en ella, hace lo que nosotros no hacemos; cuan-

do no tenemos i necesitamos urjentemente datos preciosos sin los cuales no podemos negociar i cuando aquel Gobierno nos convida a que enviémos nuestros ajentes para que se unan a los suyos en los trabajos de esploracion, lo que no se comprende es por qué el Gobierno de Colombia no se apresuró a contratar i enviar al Istmo siquiera dos o tres de nuestros injenieros. Los tenemos yá capaces de prácticar esa esploracion, i si no los tuviéramos, a lo ménos los que fueran servirian de testigos de los trabajos que otros hagan, nos traerian las noticias que necesitamos i aprenderian mucho para bien de ellos i de su país. No puede creerse que la falta de crédito aplicable en el presupuesto nacional de gastos, detuviera al Poder Ejecutivo. Se estaba precisamente en el caso legal de hacer lo que muchas otras veces há hecho ; abrir un crédito estraordinario sobre el Tesoro con el fin mas importante para la República.

Sin datos algunos sobré lo que costará la via interocéanica i sobre el tiempo que tarde su construccion, no podemos saber si es mucha o poca la participacion en sus productos pedida para la República, ni si es largo o corto el tiempo de duracion de un contrato que se celebre. Lo último debe estar en relacion con lo primero. Se comprende que, por las causas espresadas, se prescindiera de esos datos de difícil adquisicion, por asegurar pronto i con buenas condiciones la efectividad de la obra. Lo que no se comprende es por qué en vez de esperar por pocos meses esos preciosos datos, que nos fueron ofrecidos con la facilidad de asegurarnos de la verdad de ellos por nuestros propios ojos, por decirlo así, nos apresuramos a celebrar, a tontas i a locas, ese tratado que pende ante vosotros i que imponiéndonos graves obligaciones, no nos dá ni aun la seguridad de que será escavado el canal por nuestro territorio. Lo que tampoco comprende el infrascrito es que vosotros podais aprobar, lisa i llanamente, ese tratado.

VII.

Seria mui distinto negociar sobre la base de la practicabilidad del canal i sobre la disposicion del Gobierno americano a aceptar definitivamente el compromiso de abrirlo.

En tal caso, es seguro que podrian obtenerse condiciones mas ventajosas para la República porque, en el caso contrario, se nos contestará i probablemente se habrá contestado a muchas peticiones hechas en nuestro nombre, que no es posible ceder porque los gastos i las dificultades de la obra *pueden ser muchos*, i ante un "puede ser" que no tenemos medios de rechazar, nada podemos replicar.

Mas, en muchas ocasiones se habrá contestado a la espresion de nuestros deseos en el negocio, que si la obra no costara tanto sino cuanto o no se gastaran tantos sino cuantos años en acabarla, podria accederse a ellos ; pero que siendo incierto hasta que el canal sea practicable por nuestro territorio, es preciso concedernos lo *ménos* posible para no correr el riesgo de hacer imposible la organizacion de una compañía que se encargue de escavarlo. Es, pues, por esto indubitable que se ha negociado en nuestro nombre en la persecucion del fin de que se nos concediera por el tratado, no lo mas que se nos pudiera conceder sino lo ménos de todo lo que pudiera dársenos. Que así sucediera, no podian ni evitarlo nuestros Plenipotenciarios desde que aceptaron como base del tratado el compromiso condicional de construir la via interocéanica solamente en el caso de que, a juicio del Gobierno américano, fuera de posible construccion.

VIII.

El tratado estipula que el Gobierno americano podrá trasferir los derechos i obligaciones que por él adquiere, a cualquiera persona particular o a cualquier asociacion legalmente establecida. De esta estipulacion resulta que lo que haria el Gobierno colombiano, una vez aprobado el tratado, seria delegar su facultad de contratar la escavacion del canal en el Gobierno de los Estados Unidos de América. En virtud de esta delegacion podria aquel Gobierno no solamente celebrar el contrato con una compañía limitándose a trasferir a esta todos los derechos adquiridos por él, sino restrinjiendo estos derechos o imponiendo nuevas condiciones no estipuladas en el tratado. Probable no es pero si es posible que se pretendiera, por ejemplo, disminuir el tiempo de duracion del contrato cedido o estipular requisitos tales para el paso por el canal, que de ellos resultaran grandes preferencias en favor del comercio americano, no obstante conservarse, real o aparentemente, la igualdad de tarifa consignada en el tratado. Habiendo de cederse éste a una compañía despues de conocido el resultado de las esploraciones que se están haciendo, vendria a suceder que renunciábamos nosotros desde ahora a las consecuencias que se deducirian de resultados que fueran mui favorables a la obra i dábamos al Gobierno americano la posibilidad de aprovecharse de ellas al ceder el contrato a una compañía. Ninguna ventaja podriamos obtener de que resultara, por ejemplo, que no se necesitaban sino veinte millones de pesos i cinco años para la escavacion.

Adviértase que hoi no hai razon para creer que cueste mas o ménos dinero, ni se empleé mas o ménos tiempo en la construccion de la obra. No sabemos ni aun por donde se construirá, ni cuales serán las facilidades o dificultades que la naturaleza ofrezca a la construccion. Hablamos de cien millones de pesos i de diez años, por razonar, fundándonos en asimilaciones infundadas, sobre supuestos que no se nos puedan tachar de limitados. Todo depende de las esploraciones. El injeniero Napoleon Garella, distinguido jefe de la espedicion enviada al Istmo por el Gobierno frances de Luis Felipe, es quien con mas precision ha hecho presupuesto de gastos: él juzgó, despues de los mas detenidos cálculos, que el canal costaria, por la línea en que se fijó, treinta i tres millones de pesos. El de Suez ha costado setenta millones. En los Estados Unidos se juzga que el del Darien costará sesenta millones i allá hablan de esta suma como aquí hablamos de cien millones.

Debemos notar que conforme al tratado, el Gobierno de los Estados Unidos podrá trasmitir algunos de los derechos que adquiere i reservarse otros.

No se diga que en cambio de tal estipulacion el Gobierno americano se hace garante del cumplimiento del contrato por parte de la compañía cesionaria. En la discusion contestará el infrascrito a esta réplica. Por ahora bástanos recordar que en todo caso seria una Compañía la que se entendia con el Gobierno de Colombia i que si la garantía equivaliera a la obligacion directa, no habria razon para que no se conservara ésta en vez de sustituirla con aquella.

Tampoco se diga que esto se ha hecho en atencion a la conveniencia de que el Gobierno americano favorezca la empresa con su poder e influencia i garantizando un interes a los capitales que se empleen en ella. Para lograr lo primero bastaria celebrar con aquel Gobierno un tratado puramente político, preliminar del contrato sobre escavacion del canal, i reservar los derechos de nuestra soberanía para contratar directamente con una compañía particular. Si lo segundo, es decir, si el Gobierno americano realmente está pronto a garantizar ese interes, esta garantía por parte de él, debiera ser condicion que se hubiera consignado en el tratado.

Ese derecho que cedemos a un Gobierno de contratar en nuestro nombre, por nosotros i para nosotros; esa delegacion de facultades inherentes al soberano del territorio, nos hace aparecer ante el mundo no solamente declarándonos a nosotros mismos incapaces de administrar nuestros grandes intereses i a nuestro Gobierno indigno de la confianza de los empresarios

de una grande obra, sino constituidos en ruin maniquí de un poderoso Gobierno.

Esto dejaria de aparecer si siquiera hubiéramos obtenido el compromiso formal i definitivo de escavar el canal. Contraida esa obligacion, el Gobierno americano sabria cómo la cumplia, si por medio de ajentes directos o por medio de una compañía que organizara al efecto. En tal caso, si se creía necesario, aun se podria estipular la misma cesion convenida, pero con prevision completa de los resultados que ella podria producir.

Sin esa obligacion, clara i definitiva, no debemos obrar así si queremos consultar nuestros mas importantes intereses i aun la conveniencia de continuar mereciendo la estimacion del mismo Gobierno americano i del gran pueblo gobernado por él.

IX.

Pero se dirá que no podia el Gobierno de los Estados Unidos de América comprometerse a abrir el canal sin saber si era posible escavarlo por nuestro territorio.

Esta contestacion podria ser satisfactoria en el supuesto de la duda de la practicabilidad de la obra, si el Gobierno americano no hubiera resuelto hacer esploraciones completas en nuestro Istmo i si no hubiera pedido el permiso del caso al Poder Ejecutivo colombiano ántes de iniciar las negociaciones que dieron por resultado el tratado pendiente ante vosotros, bajo las impresiones de la improbacion del tratado de 14 de enero del año pasado, sin poder presumir con qué condiciones concluiria el Gobierno de Colombia un nuevo pacto i ofreciendo espontáneamente, no obstante todo esto, comunicarnos los resultados de la esploracion tan estensamente como serian comunicados al mismo Gobierno americano.

En tal espectativa, hacer el tratado ántes de que se hicieran las esploraciones, fué.... empezar por donde debiera acabarse.

No puede, pues, decirse que no se harian esploraciones si no se hacia ántes tratado, i que este era preciso para que aquellas se hicieran. Los hechos están negando la verdad de tal aseveracion. Nadie puede negar que lo que hoi se hace en el Istmo tambien se estaria haciendo si se hubiera diferido la negociacion i se seguirá haciendo o se habrá hecho aunque no se apruebe el tratado pendiente.

Por otra parte, puede creerse que empresarios particulares o especuladores en privilejios, se abstuvieran de hacer esas esploraciones costosas, si no contaban con el resultado de ellas para el caso de que fueran favorables a la idea de la empresa; pero

no nos es permitido creer lo mismo respecto de ningun Gobierno i mucho ménos respecto del Gobierno poderoso del rico pueblo de la tierra que mayor interes tiene en que se abra el canal interocéanico o en saber por donde es ménos difícil abrirlo i cómo i cuándo puede ser abierto. Aunque se propusiera estorbar su construccion, con este mismo fin i para poder presumir lo que se podia hacer i resolver como debiera obrar en todos sus actos relacionados con la comunicacion intermarina, querria adquirir los datos que está buscando en nuestro territorio.

Ni aun con esos empresarios o especuladores animados siempre por un único interes, bien conocido i comprendido, há querido jamas la República proceder como ahora se ha procedido. En todas ocasiones en que hemos querido conceder privilejios para obras de interes nacional, hemos ofrecido un contrato mediante la obligacion aceptada de construir la obra i casi en todos los casos una fianza mas o ménos cuantiosa.

Ademas, hoi no puede dudarse que el canal interocéanico es practicable por nuestro territorio.

Desde Vasco Núñez de Balboa hasta el Contra-almirante Davis, ilustres marinos, capitanes célebres, heroicos aventureros, colonizadores modestos, conquistadores ambiciosos, sabios intrépidos, han recorrido la parte preciosa de nuestro territorio, i todos han presumido o juzgado que aquella garganta de tierra es el lugar predestinado para el paso universal. Ninguno, entre tantos, ha creido imposible abrir por allí ese paso.

Los injenieros flamencos que envió Felipe II, en prosecucion del pensamiento de su padre Cárlos V, fueron los primeros que juzgaron, previo un estudio científico, practicable la via intermarina por el territorio del Darien; pero la política egoista del Consejo de las Indias occidentales, que creyó ver en aquella via abierta al comercio de todas las naciones una concurrencia al desenvolvimiento de la riqueza de España, arrancó de aquel monarca no solamente la desistencia de su propósito, sino un decreto castigando con pena de muerte toda tentativa de union de los dos mares.

Los filibusteros salidos a principios del siglo XVII de la isla de la Tortuga, Morgan, Dampier Wafer, Desmarais i compañeros, pasaban i repasaban de uno a otro mar, por rutas fáciles i cortas que descritas en los mapas de aquellos observadores aventureros, han sido encontradas como fáciles medios de comunicacion por esploradores de los últimos tiempos. Despues de destruir aquellos aventureros a Panamá, Portobelo, Santa María i muchas otras poblaciones i salir del Darien cargados de oro, perlas i piedras preciosas, llegó Felipe V hasta ordenar la suspension

de la esplotacion de las ricas minas de Cana i Espíritu Santo, por alejar a los hombres del territorio del Darien.

En 1,698, doscientos emigrados escoceses a órdenes de William Paterson, despues fundador del banco de Inglaterra, se establecieron sobre la costa del Darien i fundaron una poblacion i un fuerte. Paterson recorrió el territorio con el objeto de descubrir el paso mas fácil entre las bajas montañas que dominan el Atlántico. Aquellos colonizadores, divididos entre sí i atacados por los indios i por los españoles, se vieron obligados a huir del Darien; pero Paterson dirijió al Rei de Inglaterra Guillermo III una memoria titulada "Los cuatro pasos de Paterson," en que, despues de dar cuenta de sus esploraciones, declara que el paso llamado de "Paya" o de "Urabá," al sur del Darien, es el mas a propósito para establecer una comunicacion entre los dos océanos.

El mismo Paterson, en una de sus cartas a la Compañía del Darien, dice: "el tiempo i los gastos de navegacion a China, al Japon, las islas orientales i la mayor parte de las Indias, se rebajarán en mas de la mitad i se duplicará el consumo de artículos i manufacturas europeas.... Así es que *esta puerta de los mares i llave del Universo*, manejada de una manera razonable, indudablemente pondrá a sus dueños en capacidad de dictar leyes a ámbos océanos i llegar a ser los árbitros del mundo comercial."

Los pensamientos de Paterson no tuvieron los resultados que debieron tener. En Inglaterra probablemente fueron ahogados, entre otras causas, por la lucha que siguió entre el calvinismo anglicano i el presbiterianismo escoces. El Darien quedó olvidado por muchos años, porque despues de destruir los indios treinta i ocho poblaciones que segun don Juan de Ulloa existian en 1716, vencieron a los españoles i los obligaron, en 1787, a aceptar la paz con condicion de destruir todos los establecimientos militares fundados en el país.

Las guerras i los conflictos políticos de Europa hán interrumpido, en diferentes épocas, el desarrollo del proyecto de comunicacion intermarina halagado por Pitt, por Miranda, por Bolívar, por Luis Felipe i por Napoleon III.

El ilustre baron de Humboldt, citado por Fitz Roi, dijo que estaba "firmemente convencido de que el Darien es superior a cualquiera otra parte de todo el Ismo para construir un canal."

Los injenieros franceses Garella i de Courtines, enviados por Guizot en 1843, establecieron la practicabilidad del canal por el Istmo de Panamá, aunque con dificultades considerables.

Finalmente, de todas las relaciones de los esploradores científicos, Oliphant, Kelley, Prevost, Gisborne i Bourdiol, se deduce la practicabilidad de nuestro canal.

Entre esos esploradores figuran dos de rara abnegacion i constancia: los señores Edwar Cullen i Luciano de Puid. Hace veinte años que Cullen vive consagrado al proyecto de comunicacion de los océanos. Ha hecho muchos viajes al Istmo i muchas esploraciones en él. Su idea fija es la facilidad de apertura del canal por el Darien. Con ella há solicitado el apoyo de Gobiernos i pueblos, há logrado que su proyecto sea recomendado a Colombia por los Gobiernos de Inglaterra i los Estados Unidos i parece que al fin ha conseguido que sea aceptada con entusiasmo, por algunos grandes capitalistas ingleses. El doctor Cullen, hombre de elevada intelijencia i de cuya honradez no hai motivo para sospechar, dice: "Desde la playa (del Puerto Escoces) se estiende un llano de casi dos millas hasta la base de una cordillera pequeña, paralela a la costa i cuya mayor altura es de casi 350 piés. Esta cordillera está dividida por valles trasversales en que corren los rios Aglacenicua, Aglatomate i otros cuya mayor elevacion no escede de 150 piés. La base de esta cordillera solo tiene dos millas de ancho, i desde su lado meridional se estiende un plano de trece millas hasta un punto llamado Cañazas, que está sobre el rio Savana i a unas veinte millas de su desembocadura." Al citar el Almirante Davis estas palabras de Cullen, en su informe al Gobierno americano, agrega: "no puede haber lenguaje mas sencillo, esplícito i claro que el de esta relacion. Suponiendo que sea literalmente correcto, no tenemos que pasar adelante, porque se há descubierto el objeto de nuestra investigacion, que es la existencia de una via practicable para un canal interocéanico para buques." I despues recuerda que el Almirante Fitz Port alaba al doctor Cullen por "las importantes noticias que recojió de archivos, mapas, libros i relaciones verbales, por sus observaciones personales i por ser el primero que averiguó la existencia de un nivel mas bajo.".

El señor de Puid acaba de publicar los resultados de sus esploraciones al traves del Darien i un mapa en que marca la ruta que debe seguir el canal. Dice que el 27 de agosto de 1865, desde lo alto de las cimas de la cadena de Malí vió perdiéndose en el horizonte,las vastas llanuras montuosas que riegan el Tuira i sus afluentes i a sus piés la brecha de la cordillera dando acceso entre las dos verdientes del Atlánticoi del Pacífico. "Nos precipitamos, dice, mas bien que descendimos a esta abertura tan deseada, solucion del problema de la fácil practicabilidad de la canalizacion interocéanica.... En este punto se encontraba una cadena central, *única*, sin contrafuertes paralelos, dividida por la naturaleza en toda su anchura, que no alcanzaba a seis kilómetros.... Era.... el cuello abierto por la naturaleza en esta parte de la cordillera.... que ofrece no solo *posibilidades*

sino *facilidades* para la construccion de un canal de gran navegacion, sin tuneles i sin esclusas." Habia hallado el paso de "Paya" indicado i llamado por Paterson *la llave del mundo: la puerta de comunicacion de los dos océanos*, segun la espresion de Humboldt.

La relacion i los planos de de Puid, enviados directamente al Senado i que podeis consultar, fueron examinados i acojidos por Mougel Bey, autor del trazado del canal de Suez, por Mac-Clean, Presidente de la sociedad de injenieros civiles de Lóndres i por la sociedad de jeografía de aquella capital. En la última de sus esploraciones fué acompañado por Ferdinan Mougel, injeniero hijo del célebre Mougel Bey, por el señor Amadeo Truchon, actual Viceconsul frances en Cartajena i por el señor Alfonso Décurey negociante residente tambien en esta ciudad. Muchos órganos de la prensa francesa, se ocupan en las publicaciones del Sr. de Puid. Este infatigable obrero de una grande obra a que en los últimos ocho años ha estado dedicado, no se dirije hoi al Gobierno de la República solicitando un privilejio, sino sujiriendo la idea de que acometamos la empresa del canal, por cuenta de la nacion i por medio de un empréstito europeo.

¿Por qué motivo i con qué derecho nos resistimos ciegamente a creer a estos entusiastas servidores de la realizacion de la mas grande empresa del siglo? Hoi no puede prevalecer la lijereza de nuestras palabras, sobre la abnegacion probada de hombres que se anuncian al mundo como descubridores de lo que el mundo busca con afan. Es posible que no sea cierto lo que dicen, pero nosotros no tenemos derecho hasta ahora, ni aun de dudar de que lo es.

Por último, el mas caracterizado ajente empleado por el Gobierno americano con motivo de la obra del canal, el Contra-almirante Charles Davis, comisionado, en cumplimiento de una resolucion del Senado de los Estados Unidos, para estudiar "las varias líneas propuestas para canales i ferrocarriles interocéanicos," informó despues del mas detenido estudio de las esploraciones hechas, que en su opinion, "en el Istmo del Darien es donde debemos buscar en primer lugar la solucion del gran problema de un canal interocéanico." Cualquiera que lea atentamente su informe, publicado en los números 1,282 i siguientes del "Diario Oficial" colombiano, notará que desecha decididamente todas las líneas indicadas por territorio de Centro-América, i acepta en jeneral las que pasan por nuestro territorio i especialmente se inclina a las del Darien.

El Gobierno americano es, pues, quien mas razon tiene para creer que el canal es practicable por nuestro Istmo. Dentro de algunos dias, cuando el alambre eléctrico de la espedicion que

actualmente esplora, envíe el pensamiento del Atlántico al Pacífico al traves de nuestras selvas intermarinas, nadie en el mundo lo dudará. Pero si no lo fuere o si lo fuere con mayores facilidades por territorio ajeno, inútil seria el tratado. En ámbos casos, la impracticabilidad de nuestro canal seria declarada i establecida para siempre.

No puede pensarse en que los gastos i los esfuerzos exijidos por la obra, pudieran ser un obstáculo invencible para emprenderla. En la época de la construccion del tunel del Támesis, del puente tubular de Britania, del palacio de cristal, del tunel de los Alpes, de los telégrafos atlánticos, del puente del Niágara, del canal de Suez i de tantas otras construcciones grandiosas, no puede temerse que falten ciencia ni capitales para la gran empresa. No puede temerse esta clase de imposibilidad en el siglo en que, durante treinta i cinco años, se hán gastado en ferrocarriles mas de tres mil millones de pesos. No puede temerlo el pueblo que en una guerra de cuatro años consumió una suma en mucho mayor que esta. No puede pensarse que para una empresa que empezaria dando 12.000,000 de pesos anualmente de producto neto, segun los cálculos mas bajos, i que pronto llegaria a dar 40 o 50.000,000 por año, faltaran capitales. Podrian necesitarse 100, 200 o 300,000,000. De aquí á lo mas se deduciria que deberia ser mas o ménos largo el tiempo de la concesion á los empresarios.

El señor Seward, el actual hombre de Estado de la Union americana, lo há dicho cuando dijo: "El espiritu emprendedor de los americanos seria vituperado si hubiera de suponerse que íbamos a ser tributarios del antiguo Ejipto, cuando con solo perforar el Istmo del Darien podemos traer hasta el comercio del Mediterráneo i el de las costas europeas del Atlántico, por una vía que es nuestra i que se halla tan palpablemente indicada por la naturaleza, *que todo el mundo la ha aceptado como practicable i necesaria.*" El mismo señor Seward, hablando como Secretario de Estado de la Union a nuestro Ministro en Washington, segun comunicó éste en nota de 22 de octubre de 1868, dijo: "La compañía para emprender la escavacion del canal por el Istmo del Darien está organizada formalmente. Se compone de los mas fuertes i emprendedores capitalistas de Nueva York, de modo que aquella obra puede darse por hecha, siempre que la negociacion con Colombia se lleve a cabo."

El canal, pues, es practicable por nuestro Istmo. El Gobierno americano lo cree así, i ahora probablemente no se ocupa sino en buscar, por medio de esploraciones definitivas, el lugar por donde sea mas fácil i ménos costosa su escavacion.

Colombia no debe concluir un tratado, sobre construccion

del canal interocéanico, sino sobre la base de que aquel Gobierno se comprometa, definitiva i formalmente, a llevar a cabo la obra.

Esta opinion es antigua en el infrascríto. Cuando se preparaba, en diciembre último, para cumplir el honroso encargo de Plenipotenciario colombiano que quiso hacerle el Poder Ejecutivo, manifestó al señor Seeretario de Relaciones Esteriores que no firmaria un tratado que no contuviera ese compromiso, se esforzó en convencerlo de la necesidad de que se obtuviera i le rogó que la principal de la de las instrucciones que le diera para la negociacion, fuera la de exijirlo.

PARTE SEGUNDA.

PORMENORES DEL TRATADO.

I.

Las observaciones que pueden hacerse al artículo 1.° del tratado, quedan comprendidas en lo dicho anteriormente.

Pudiendo variarse la ruta que se escoja i los planos que se propongan, a voluntad de los empresarios, segun la estipulacion del artículo 2,° no siendo seguro que esa ruta se elija sino despues de los mas detenidos i cuidadosos estudios, ni probable que se varie despues de adelantar la escavacion del canal; el derecho de variarla i de variar los planos no tiene objeto importante i mas que útil seria perjudicial, como lo indica el señor Samper en la esposicion publicada que, sobre el tratado, dirijió a uno de los honorables miembros del Senado. El derecho de variar la ruta, que una vez fijada determina la radicacion de muchos intereses i la accion del Gobierno colombiano respecto de otros, no debe concederse sino previo permiso del Poder Ejecutivo de la República.

Nada significa la libertad jeneral de esplorar el istmo que se estipula por el artículo 3.° Desde que el Gobierno americano tenga esclusivamente el derecho de escavar el canal, si es practicable, nadie mas tendrá interes en hacer esploraciones, porque nadie querrá hacerlas para que él o sus cesionarios se aprovechen de ellas. Al derecho esclusivo de escavar es consiguiente el derecho esclusivo de esplorar. En el órden de ideas que ha presidido en la confeccion del tratado, el artículo 3.° es inútil.

Por el artículo 4.° Colombia conviene en conceder, separar i destinar para la obra del canal i sus *dependencias o anexidades*,

todo el territorio que sea designado para ese objeto por la empresa i resulte necesario. Podrán los empresarios tomar, mediante indemnizacion, los terrenos de particulares que fuere necesario espropiar.

La redaccion de este artículo es tan lata, que a título de *dependencias o anexidades* de la obra del canal, podria la empresa espropiar i tomar propiedades de particulares a pretesto o con motivo de necesitarlas para establecer colonias o caseríos con el fin de no carecer de obreros, o para cultivar i producir los víveres necesarios para sostener a éstos, o para cualquier otro objeto que pueda llamarse *dependencia* o *anexidad* de la obra. Todo puede ser designado como tal por empresarios que quieran aprovecharse de esa estipulacion, para convertirla, al favor de los términos en que se halla concebida, en una facultad jeneral de espropiar a ciudadanos colombianos de propiedades a que prometeria el canal el mas precioso porvenir. La limitacion contenida en las palabras del artículo donde dice que se podrá espropiar lo que designe la empresa *i resulte necesario*, es oscura i vaga i, por consecuencia, insuficiente. ¿ Cuándo es que há de resultar que fué o no necesaria la espropiacion ? ¿ Despues de la designacion que hagan los empresarios, cuánto tiempo há de esperar el propietario ese resultado que le vuelve o le quita definitivamente su propiedad ? Tal autorizacion no puede concederse sino enunciando los objetos que puedan considerarse como dependencia o anexidad del canal.

No se sabe ni se puede inferir porqué se concedieron, por el artículo 5.° del tratado, cuarenta mil hectaras mas de tierras baldías, que las ciento sesenta mil concedidas por el tratado de 14 de enero del año pasado, que indisputablemente daba a la República mayor participacion que el que se discute, en los productos de la empresa.

No se sabe a qué *zona* se refiere la última parte del artículo, i conforme a ella i no fijándose tiempo alguno para que la empresa designe las tierras a que tendria derecho, la República quedaria imposibilitada, por el tiempo de la construccion del canal i veinte años mas a lo ménos, para disponer de sus baldíos situados en sus Istmos.

Quedan hechas las observaciones necesarias a la primera parte del artículo 8.° que se refiere a la obligacion de construir la comunicacion interocéanica solamente en el caso de que sea practicable a juicio del Gobierno americano.

No se comprende cómo los mil hombres de fuerza militar, que mantendrán los Estados Unidos en nuestro territorio durante el tiempo de la construccion del canal, pueden ser mantenidos en arreglo, disciplina i subordinacion a sus jefes, cuando estos i

aquellos deben observar nuestras leyes i, por consiguiente, gozar de las garantías constitucionales de Colombia. ¿ Es que nosotros damos a funcionarios estranjeros autoridad i jurisdiccion para juzgar delitos, imponer penas, retener personas i aplicar leyes militares de otro país en nuestro territorio ? ¿ O es que los Estados Unidos creen poder mantener disciplina i subordinacion en esa fuerza militar sustraida de la autoridad de sus jefes naturales, i por medio únicamente de las autoridades del pais donde se hallará ? Lo que sea debe decirse, porque lo peor de todo seria no decir cosa alguna a este respecto. Jamas debe ser mas solícita la República en hacer sentir su autoridad i soberanía, que cuando se construya el canal i empiece a poblarse el territorio por donde pase. De lo contrario resultaria que las poblaciones que allí se formáran, podrian serlo todo, ménos poblaciones colombianas. Las autoridades colombianas deben estar allí siempre solícitas i su accion pronta a ejercerse.

En vez de estipularse que la fuerza de tierra necesaria para protejer los trabajos del canal sea colombiana o americana, a voluntad de los Estados Unidos de América, debiera haberse estipulado que podrá ser americana solamente cuando el Gobierno de Colombia no prefiera suministrar la necesaria.

Lo mismo debe decirse tambien respecto del resguardo de doscientos hombres que por el artículo 9.º podrian los Estados Unidos tener en el Itsmo para protejer los objetos que se encuentren en los arsenales i diques que se les dá derecho de construir allí. ¿ Por qué no son los funcionarios i la autoridad de Colombia los custodios de la propiedad privada en toda la estension del territorio nacional ?

Se supone i debe suponerse que un resguardo que se concede por el tratado, espresándose que es para protejer ciertas propiedades, tiene las funciones necesarias a su objeto. A lo ménos debe considerarse como un cuerpo de policía con facultades de tal, i como tales facultades no se determinan, podrian ser omnímodas. Se pretenderia que el resguardo lo podia todo con el fin de protejer los arsenales i diques ; i como prever i prevenir los riesgos, seria protejer, tambien lo podria todo con tal pretesto.

Mui útil, sin duda, será que haya arsenales i diques en los puertos que queden a uno i otro estremo del canal. El comercio del mundo hallará en ellos un gran ausilio ; pero no hai razon para que sea la empresa del canal, que no es o a lo ménos no la consideramos en el caso como empresa de navegacion i trasportes, la dueño esclusivo de los arsenales i diques que allí se construyan, con derecho a cobrar una suma por el uso de ellos conforme al artículo 13 del tratado. Que pretenderia tener, con esclusion de otros, i aun del Gobierno colombiano, el derecho

sobre los puertos, diques, muelles i depósitos, es indudable al ver que el citado artículo 13 declara que estas cosas son anexidades del canal i dá a la empresa facultad de cobrar un derecho por el uso de ellas. Tal pretension seria fundada porque se diria, con razon, que el tratado no habia podido estipular derechos que pudieran hacerse nugatorios por medio de la competencia. ¿ I a qué estension de costa sobre uno i otro océano, se pretenderia hacer estensivo ese derecho esclusivo? ¿ El Gobierno federal colombiano, que tiene el réjimen i la administracion " de los arsenales, diques i demas establecimientos públicos," conforme al inciso 5.° del artículo 17 de la Constitucion nacional, no podria tener un puerto independiente de la empresa en el canal ni cerca de él? ¿ Podria dictar, en ejercicio de la soberanía colombiana, reglamentos de administracion de puertos, muelles i diques, i si los dictaba serian ejecutados por el resguardo de la empresa? Nada de esto dice el tratado, no obstante que en contratos semejantes al que él encierra, como el del ferrocarril de Panamá, sí previó la República todo lo equivalente a lo dicho. Juzguemos cuáles pueden ser los resultados de las dudas que puedan suscitarse con relacion a tan importantes objetos.

Ademas, la autorizacion para establecer arsenales es tan lata,que al favor de ella pueden fundarse grandes establecimientos militares. Ni aun en el caso de la alianza íntima entre los dos países, podria covenirse en darla sin limitacion i con el carácter de permanente.

El artículo 10 del tratado establece que si " para obtener mayor seguridad necesitare i pidiere la empresa alguna fuerza pública estraordinaria, la proporcionará el Gobierno de Colombia a costa de la misma empresa." ¿ Signica esta estipulacion que Colombia pone parte de su fuerza pública a órdenes i bajo la direccion de los empresarios del canal, que la pagan, para que la hagan obrar como a bien tengan con el fin de darse seguridad? Esto parece i no se dice lo contrario. Colombia debe dar seguridad a la empresa, como la debe dar a todas las propiedades que existen en su territorio: por sí misma i por medio de sus autoridades i funcionarios públicos.

II.

El artículo 11 consagra la alianza entre los dos países para defender el canal i la neutralidad de éste restrinjida en tiempo de guerra. Quedan ya espuestas las ideas del infrascrito respecto a estos importantes puntos de la negociacion.

Pero creé que una alianza no puede contraerse por medio de la simple enunciacion de ella i del objeto con que se contrae.

En la vaguedad de las estipulaciones están los peligros que se ven en la alianza. Es preciso espresar si nuestro aliado podrá o no ocupar nuestro territorio con el fin de defenderlo; qué partes de él pueden ser ocupadas i con qué requisitos i clase de fuerzas i bajo qué autoridades obrarán; en qué casos o cuándo podrá resolverse i llevarse a cabo esta ocupacion; si las operaciones militares deben ser dirijidas de acuerdo por los dos Gobiernos aliados; si las fuerzas de los dos países deben obrar independientemente una de otra o sujeta a la autoridad militar de un jefe mun. En otros términos, es preciso prever i determinar cuándo podrá considerarse llegado el *casus fœderis*. Todo esto puede hacerse por medio de una convencion especial sobre la alianza; pero si tal procedimiento se prefiere, debe espresarse así en el tratado principal agregando que no producirá efectos la alianza hasta que se estipulen los pormenores de ella.

No debemos olvidar la regla de interpretacion consignada en los tratadistas de Derecho de Jentes, que dice: "Si el que pudo i debió esplicarse clara i plenamente, no lo ha hecho, es suya la culpa, i no puede permitírsele que introduzca despues las restricciones que no espresó en tiempo."

Con la simple estipulacion del tratado, podrian pretender, por ejemplo, los Estados Unidos ocupar a su voluntad nuestro Istmo, en la prevision de un ataque i con el fin de preparar la defensa del canal, o hacer muchas otras cosas conducentes a esa defensa. Frecuentemente se repite que el derecho al fin dá derecho a los medios necesarios para obtenerlo.

Es incuestionable que llegado el caso de una guerra contra los Estados Unidos, podria el enemigo de aquel pais no limitarse a atacar el canal colombiano, sino estender sus hostilidades a otros puntos de nuestro territorio. Debe preverse tal acontecimiento i los Estados Unidos deben aceptar la obligacion de estender tambien la defensa a todos los puntos del territorio colombiano que sean atacados por sus enemigos.

En el mismo artículo 11 se dice que no podrán pasar armadas por el canal "tropas que no sean las de los Estados Unidos de Colombia al servicio de su Gobierno *constitucional.*" Los términos de esta estipulacion darian derecho al Gobierno americano para resolver cuál es nuestro *Gobierno constitucional* en cada uno de tantos casos de divisiones intestinas que desgraciadamente aun pueden ocurrir entre nosotros, i tal derecho vendria a ser el de intervenir en nuestras guerras civiles favoreciendo a uno de los belijerantes.

III.

Los artículos 12 i 13 son los que estipulan la participacion que Colombia debe tener en los productos del canal,

Si esta participacion debe calcularse teniendo en cuenta los gastos de construccion i de conservacion de la obra i el tiempo que se invertirá en escavar el canal, nada podemos concluir a este respecto, porque, como queda dicho, ningunos datos tenemos todavía. Ojalá se hubiera esperado la ocasion que últimamente se ha presentado de adquirirlos, ántes de hacer esos cálculos. Ahora no sabemos ni aun sobre qué datos calcula el Gobierno con que contratamos.

Pero aunque no sobre los puntos espresados, sí tenemos un dato aproximado a la verdad i aplicable como elemento de cálculo: el de los trasportes i pasajes probables por el canal una vez abierto.

El infrascrito, pues, no os hará otra vez esos cálculos que tantas veces habeis visto hacer a personas competentes; pero sí os recordará los resultados jenerales de los diferentes que se han publicado.

El señor Samper calculó:

Toneladas que pasarán por el canal..........	4.000,000
Pasajeros	100,000
Producto neto del canal cobrando $ 4 por tonelada i $ 10 por pasajero i deduciendo 30 por 100 de gastos de conservacion.....................$	12.000,000

El señor Cuenca:

Admitia, por término medio, un tonelaje de...	3.750,000
Pasajeros	200,000
Producto neto cobrando $ 4 por tonelada i $ 10 por pasajero i deduciendo 20 por 100 para gastos de conservacion ....$	13.600,000

El señor Galindo:

Tonelaje..................................	5.000,000
Pasajeros	300,000
Producto neto cobrando $ 4 por tonelada i $ 10 por pasajero i deduciendo 20 por 100 para gastos.$	18,400,000

Todos estos cálculos se hán hecho con las reservas necesarias i consiguientes a la naturaleza de ellos.

Pero a todos han servido como base los datos oficiales publicados con el informe citado del Contra-almirante Davis, sobre el número de toneladas que pasarian por el canal colombiano.

De esos datos resulta que en el año de 1857 habrian pasado por el canal 3.094,070 toneladas i $ 467.831,130 en valores.

Que el comercio del mundo economizaria, pasando por el canal, $ 49.530,208.

Que, por consiguiente, en cada tonelada que pasara por el canal se economizarian $ 16.

Ademas, resulta tambien que las esportaciones de Inglaterra aumentaron 107 por 100 en diez años, las de Francia 130 por 100 en los mismos diez años i las de los Estados Unidos 93 por 100 en igual período.

Hablando de estos datos decia, en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, el célebre americano Elijah Ward, en 1859: "El aumento del tráfico, por término medio durante los diez últimos años, ha sido como de 110 por 100, i es admisible el cálculo de un aumento de 100 por 100 en los diez años siguientes, en cuyo caso se estima que el ahorro, en el mundo, proveniente del tránsito por el canal, seria de $ 99.060,416 anualmente."

Conforme a esta presuncion de aumento de tráfico, tomando por base lo que pasaba en el mundo ahora trece años, podria pensarse que pasarian por el canal dentro de diez años contados desde ahora, mas de 12.000,000 de toneladas. Pero tal cálculo seria tan exajerado como es deficiente el que fija en 4.000,000 de toneladas solamente, el tráfico por el canal colombiano dentro de diez años, no obstante el canal de Suez, el ferrocarril del Pacífico i la reciente mejora de la navegacion por el estrecho de Magallanes.

Sea de esto lo que fuere, los cálculos de la clase de los citados se han hecho con el fin de buscar un elemento del cálculo definitivo, sobre lo que debe pedir la República como participacion suya en los productos de la empresa de la comunicacion intermarina. Por exactos que fueran, no bastarian para el objeto, porque los otros elementos, que consisten en lo que cueste la construccion i la conservacion del canal i en el tiempo que esta tarde, son hoi inaveriguables e incalculables con acierto.

Es preferible adoptar otro sistema, claro i sencillo, para fijar esa participacion sobre datos oficiales aceptados por todos los estadistas.

Estos datos son los de la economía que haría el comercio pasando por nuestro canal. Parece cierto que ahorraria $ 16 en cada tonelada. Pero aunque no ahorrara sino 10 u 8 ó $ 6, es indudable que la República podria cobrar $ 1, a lo ménos, sobre cada tonelada, dejando para la empresa de donde cobrar cuantiosísimos derechos con gran beneficio para el comercio.

Las disposiciones del tratado que fijan la participacion de Colombia, establecen un sistema de fijacion de derechos i de cobro, que es complicado, embarazoso e inseguro para la República. Para persuadiros de esto os bastará recordar que se establece que tendremos derecho a diez centavos por cada tonelada durante diez años, i cinco centavos mas por cada cinco años que trascurran hasta completar cuarenta centavos por tonelada, con tal,

sinembargo,de que en ningun tiempo esceda la cuota colombiana del 10 por 100 del tonelaje exijido por la empresa; a uno o dos pesos por cada pasajero segun su clase, i al 5 por 100, por 20 años, i al 3 por 100 despues, del producto total de las cantidades que cobre la empresa sobre los cargamentos *ad valorem.*

No se encuentra la razon que haya para rebajar ese primitivo 5 por 100 a 3 por 100 despues de veinte años.

El señor Samper, en la esposicion citada, há demostrado que el tratado en discusion produciria ménos para Colombia que el de 14 de enero del año pasado, que ofrecia menores conveniencias a los Estados Unidos; i que, con el último, jamas probablemente llegaria el caso de que Colombia participara de un derecho de toneladas. El de 14 de enero nos produciria, desde que se pusiera en servicio el canal, mas de $ 1.300,000 por año i el de 26 de enero no alcanzaria a producirnos $ 1.000,000 conforme a aquella esposicion.

Los intereses jenerales del comercio americano i los particulares de la empresa, aconsejarian que esta no cobrara derecho de toneladas, en cuyo caso la República no recibiria cantidad alguna por razon de las que pasaran por el canal. Tal interes del comercio americano se demuestra considerando que sus mercías en jeneral son de poco valor en mucho volúmen i que, por consiguiente, preferiria que se cobrara el *derecho de paso* sobre el valor de ellas en vez de pagarlo sobre las toneladas de sus buques. En este último caso, pagaria $ 4.000,000 mas por año, segun los datos oficiales mencionados, que si se le cobrara sobre el valor de sus mercancías.

Se comprende que el interes particular de la empresa la impulsaria a hacer que la participacion de la República fuera la ménos posible, para abaratar, sin dejar ella de cobrar lo que estimara deber pedir, el paso del mundo por el canal.

Si la forma en que resultara escavado el canal o los peligros de la navegacion o las necesidades de los buques que vinieran a entrar a él, obligaran a todas las embarcaciones a llegar a los puertos o a los diques de la empresa, podria suceder que esta no cobrara otro derecho que *el de puerto.* En tal caso, la República nada recibiria, salvo lo que pagaran los pasajeros, porque, segun el artículo 13 del tratado, no tendria participacion alguna en el producto de aquel derecho.

Lo dicho podria suceder a causa de que la empresa no quedaria obligada, por el tratado, a cobrar derechos sobre las toneladas ni sobre el valor de los cargamentos. Lo que se estipula para Colombia es una "participacion" en esos derechos, i cuando nada se cobrara de nada *participaria.*

Para que la República llegara a poder cobrar cuatro reales

por cada tonelada, segun la escala ascendente del tratado, seria preciso que la empresa cobrara por solo tonelaje, cuatro pesos por tonelada. Puede asegurarse que esto jamas sucederia. Aquel seria el resultado de la limitacion espresada, del 10 por 100 de lo que cobrara la empresa.

Los empresarios del canal interocéanico podrian, conforme al tratado, "alterar i cambiar de cuando en cuando," las tarifas de tonelaje i de derechos *ad valorem*. Si algo tiene derecho, claro é indisputable, a exijir el comercio del mundo de nosotros, es que se le pueda permitir contar con seguridad, a lo ménos por épocas precisas i regulares, con que no se alterarán los precios de pasaje o trasporte por el canal. La posibilidad de que suceda lo contrario, al capricho de los empresarios, embarazará i procurará un peligro mas a las grandes operaciones comerciales. En vez de ese vago i lato "*de cuando en cuando,*" deberia exijirse que toda variacion en las tarifas se publicara en Europa i América, con seis meses o un año de anticipacion al dia en que debiera tener efecto.

Debiera tambien fijársele un *máximum*, por alto que fuera, a los precios de trasporte que los empresarios tengan derecho de fijar. Cuando se negocia un tratado que debe durar cien años, no se confia, a este respecto, en el interes de una empresa que puede llegar a no estar de acuerdo con el interes del comercio universal. Si, por ejemplo, los Estados Unidos de América llegaran a fijar el mayor desarrollo de su poder e industria en sus Estados del Pacífico o si se hiciera mui fácil i barata la comunicacion por su gran ferrocarril, podrian pretender ser con sus productos, monopolistas del comercio con las naciones de la costa americana del Pacífico i con la China i el Japon, i no seria imposible que lo lograran al favor de una tarifa tan alta para el canal, que equivaliera a una prohibicion de pasar por él. Ademas, tal prohibicion puede convenirles en una de tantas situaciones políticas que encierra un remoto porvenir.

Aunque se establece, por el citado artículo 13, que los libros i demas comprobantes de lo que se recaude en el canal, estarán a la disposicion de los respectivos empleados del Gobierno de Colombia, las funciones de estos empleados quedan restrinjidas a lo dicho i, por el artículo 12, a percibir *de la empresa* los impuestos específicos de toneladas i pasajeros que correspondan a Colombia. Por el tratado de 14 de enero se convino en que el Gobierno de la República pudiera "mantener una comision permanente de ajentes con derecho de inspeccionar las operaciones respectivas, medir el tonelaje de los buques, examinar la contabilidad e informar sobre ello al Gobierno colombiano."

El acápite tercero del artículo 13 está formado por las si-

guientes frases: "Los Estados Unidos de América, o su cesionario conforme a este tratado, *tendrán pleno poder i autoridad* para determinar el tiempo, el lugar i el modo en que deba hacerse el pago de los varios impuestos i derechos establecidos en favor del canal, *i* para hacer efectivo el cobro i pago de ellos DE LA MANERA QUE A BIEN TENGAN."

No cree el infrascrito que se haya querido decir lo que dice rotundamente la parte del artículo copiada. ¿ Podrá la empresa del canal, *con pleno poder i autoridad*, cobrar los impuestos i derechos que establezca, *de la manera que a bien tenga?* ¿ Colombia dá a esa empresa *pleno poder i autoridad* para que con el objeto o con el pretesto de cobrar impuestos, organice i conserve una fuerza propia i con ella o con la fuerza de la República embargue i venda propiedades, detenga i aprisione i, si es preciso, imponga mas graves penas a pasajeros o conductores de mercancías, i todo esto en su propio territorio ? La picota de Colombia i la dictadura de la Compañía escavadora del canal, se levantarian, una al lado de la otra, al frente del mundo, en las puertas de los mares. El desprecio del universo cubriria el glorioso nombre de Colombia.

No se diga que por el artículo 10 del tratado se establece que la empresa no tenga jurisdiccion ni mando alguno sobre el *territorio o sus pobladores* i que los Estados Unidos de Colombia conservan su soberanía política i jurisdiccion sobre el canal i territorio adyacente. ¿ Qué significa esta declaratoria jeneral ante *el pleno poder i autoridad* que especialmente i con fines especiales, se dá a la compañía para hacer *lo que a bien tenga ?* ¿ Qué significan esa soberanía i jurisdiccion que al proclamarse en un tratado internacional, conceden semejante poder i autoridad para obrar discrecionalmente con mengua de ellas mismas ?

Se comprende que se conceda a la empresa, porque es natural i preciso, el derecho de impedir el paso por el canal a los buques o pasajeros que no paguen los impuestos establecidos. Así se estipuló en el contrato relativo al ferrocarril de Panamá. Tal derecho bastaria para el fin que se desea ; pero debe imponerse la obligacion correlativa, que falta en el tratado, de dejar pasar a quien pague, i someterse las disputas que puedan suscitarse, con motivo del paso, a la decision de las autoridades del pais.

Creé el infrascrito que en vez de las participaciones que los artículos 12 i 13 del tratado dan a la República en los productos del canal interocéanico, debiera estipularse que el Gobierno de Colombia cobrará solamente *hasta* un peso por cada tonelada que pase por el canal. Un peso o ménos segun los tiempos i las circunstancias, de los diez i seis que se ahorrarán en cada tonelada, sería un impuesto no solo módico sino jeneroso i que permitiria a la empresa cobrar lo que juzgara conveniente. Debiera

establecerse tambien que el Gobierno de Colombia cobrará los derechos que le correspondan, por medio de la empresa o por medio de ajentes propios a su eleccion, pudiendo cobrar por cualquiera de los dos medios en distintas épocas. El señor Samper, en su memorada esposicion, juzga tambien que si hán de subsistir las estipulaciones políticas del tratado, Colombia debe pedir un peso por cada tonelada que transite el canal.

Debe, ademas, estipularse que cuando se hayan amortizado con los productos de la empresa, el capital empleado en ella i sus intereses, tales productos seguirán dividiéndose por mitad, entre la República i la Compañía empresaria. No habria razon para resistir esta estipulacion.

Recuérdese que el señor Sullivan, Ministro americano que celebró el tratado de 14 de enero, al insistir en su proyecto de tratado concebido sobre las estipulaciones políticas del que ahora se discute, ofreció a Colombia la *mitad* de las utilidades netas de la empresa. Así lo refirió la esposicion de 7 de marzo de 1869, que publicó el señor Secretario de Hacienda en el "Diario Oficial."

Si se creyera que la exijencia de un peso por tonelada defraudaba a la empresa de la posibilidad de cobrar lo necesario para amortizar el capital de la obra i sus intereses en determinado tiempo, ¿por qué no conceder mayor tiempo de duracion para el contrato, en cambio de mayores utilidades para la República?

No se sabe por que se há adoptado, con apariencias de inmutabilidad, esa base de los cien años. El tratado podria hacerse por ménos tiempo así como por doscientos o quinientos años o a perpetuidad. Tales podrian ser las ventajas que él nos procurara. Hoi es que necesita la República en abundancia medios de rejeneracion i engrandecimiento. Dentro de cien años estarémos rejenerados i seremos grandes. Soltemos rizos a la vela que lleva la República i demos a este negocio los horizontes que por su grandeza tiene.

IV.

El artículo 14 del tratado obligaria a la empresa del canal a pagar a la República los doscientos cincuenta mil pesos anuales que le paga la Compañía del ferrocarril de Panamá, en el caso de que, a causa de la apertura del canal, disminuyan tanto los productos del ferrocarril que la Compañía no pueda pagar aquella suma.

Esta estipulacion, en vez de provechosa, podria ser perjudicial para Colombia. La empresa del ferrocarril podria verse obligada a rebajar mucho los precios de trasporte por su camino,

pero difícil sería su ruina total. I en este caso, lo peor que pudiera sucederle a la República sería que a causa de no pagarle la anualidad que hoi recibe, viniera a hacerse poseedora de aquel camino ántes de que concluyera el término del privilejio del ferrocarril. Nadie puede pensar que, aun en la peor de las situaciones de la empresa de Panamá, no diera el ferrocarril doscientos cincuenta mil pesos anuales, fueran cuales fueran los precios de trasporte del canal; ni que, por consiguiente, no fuera mui buen negocio para la República comprar por esta suma el derecho pleno al camino.

La condicion, pues, puede ser mui favorable a la Compañía del ferrocarril que, sin esperarlo, encuentra quien, pagando por ella, la liberte del peligro de perder los derechos que le dá su contrato; pero no para la República que, con ella, aleja la ocasion de aprovechar las consecuencias de ese mismo contrato.

El artículo 17 tiene por objeto consagrar un 10 por 100 del producto que dé a Colombia el canal interocéanico para el Estado colombiano por cuyo territorio pase la vía, i un 20 por 100 o la quinta parte de los productos, si ese Estado cede a la Union el territorio comprendido dentro del canal i una zona de quince kilómetros de fondo a cada lado de él, para que sea administrado como territorio federal.

No se alcanza la razon para haber consignado en el tratado la cesion aludida. Si la Union colombiana quiere hacerla, la hará por medio de una lei nacional.

Conforme al inciso 6.° del artículo 17 de la Constitucion federal, corresponde al Gobierno de la República "el arreglo de las vías interocéanicas que existen o que se abran en el territorio de la Union." La palabra arreglo, en el caso, significa todo lo relativo a esas vías, a su apertura, al tránsito por ellas, a su servicio i administracion i a lo que sea necesario hacer para que, sin limitacion ni embarazo alguno, llenen los grandes fines de su apertura. Si no significara todo esto, nada significaria, lo cual seria un absurdo inadmisible. Para ejercer esa facultad i para que esos resultados se produzcan, es preciso que el Gobierno federal pueda ser, si lo cree necesario, el solo administrador del territorio por el cual pasen las comunicaciones intermarinas. Esta aseveracion está corroborada por la naturaleza de las mas importantes de las atribuciones que le da la Constitucion federal: la direccion de las relaciones esteriores, la defensa esterior, el réjimen i la administracion del comercio esterior, de cabotaje i costanero, de las fortalezas i puertos marítimos i de los arsenales i diques. Ni podria suceder de otro modo tratándose de un canal interocéanico. Difícilmente se concibe que pudiera el Gobierno nacional llenar, pronta i cumplidamente, para con todas las na-

ciones, para con todos los hombres que usaran de la vía i para con sus aliados i constructores del canal, los deberes de dueño del paso del mundo, sin tropezar frecuentemente con las leyes particulares, con los reglamentos de policía i con las autoridades subalternas de un Estado. Seria la accion del Estado i no la de la nacion la que mas se haria sentir sobre el canal i territorio adyacente.

La Constitucion le da, pues, pleno derecho al Congreso de la Union colombiana para erijir en territorio federal i hacer administrar con arreglo a las leyes que dicte, sin previo consentimiento de Estado alguno, la zona de tierra a que se refiere el artículo 17 del tratado.

El infrascrito cree que, asegurada la construccion del canal, las leyes federales debieran disponer que, separada ántes de los productos del canal interocéanico que correspondieran a la República, la parte necesaria para pagar los intereses de la deuda nacional, el resto debiera dividirse entre los nueve Estados de la Union. Esta particion debiera cesar en el caso de guerra interior o esterior, para que tuviera el Gobierno colombiano abundantes medios de sostenerla, i continuar despues de restablecida la paz.

El Gobierno de la República debe ser modesto i no necesita grandes rentas. Son los Estados los que tienen imperiosas necesidades i de la satisfaccion de estas resultaria su prosperidad,que seria el engrandecimiento nacional. Por otra parte, ¿cuántos intereses se crearian en favor de la paz pública i cuántos medios de recobrarla pronto si se turbaba? ¿Qué porcion de territorio limítrofe a Colombia no querria pertenecer a la gran nacion de Sur-américa poseedora del paso de los mares i que repartiria anualmente millones de pesos entre sus miembros?

Conforme al artículo 21, los Estados Unidos de América podrán trasferir, por medio de una lei, todos los derechos, franquicias, privilejios, deberes, propiedades i obligaciones que adquieren i contraen por el tratado, "a cualquiera persona particular o a cualquiera asociacion legalmente establecida."

Será, pues, indudablemente no siquiera a un Gobierno civilizado, sino a una compañía especuladora a quien concedemos las tremendas facultades a que se ha hecho alusion, i en favor de ella será que abdicamos las prerogativas de la soberanía nacional en una parte de nuestro territorio.

Para juzgar mejor del tratado, debe recordarse que el Gobierno americano podria reservarse algunos de los derechos que por él adquiere i trasferir otros.

El infrascrito se ha convencido, previo estudio i consultas diferentes, de que, como lo notó el honorable Senador señor

Herran, por error de traduccion dice el artículo 21 del testo español del tratado, una cosa distinta de lo que dice el testo ingles, respecto de la garantía del Gobierno americano para asegurar el cumplimiento del contrato por parte de la compañía cesionaria. La palabra inglesa "*trustee*" no se puede traducir con la palabra castellana "*garante*," i no traducida así sino del modo mas esacto, cambia totalmente la naturaleza de la obligacion contraída por el Gobierno de los Estados Unidos para asegurar el cumplimiento del tratado.

No hai razon alguna para convenir en la condicion, depresiva para nosotros, de que si el Gobierno colombiano no nombra uno de los árbitros que deben formar el tribunal a que se refiere el artículo 22 del tratado o si la persona nombrada no admitiese el nombramiento, lo nombre el Gobierno americano. Para caso igual se estableció en el contrato sobre el ferrocarril de Panamá, que en todas ocasiones seria el Presidente de la Corte Suprema federal el árbitro colombiano.

Parecen mui largos los términos fijados en el artículo 24. Yá queda dicho que cualquier trabajo sin importancia podria considerarse principio de la obra del canal, en cuyo caso ese trabajo produciria el efecto de impedir la caducidad del tratado aunque no se pensara en darle cumplimiento.

Debe desechar la República la indemnizacion ofrecida por el mismo artículo i consistente en trescientos mil pesos, para el caso de que no se escave el canal en veinte años ; pero debe exijir el simple compromiso de escavarlo.

En el curso de la discusion se estenderá el infrascrito sobre los fundamentos de las apreciaciones anteriores, i si no fueren aceptadas por vosotros las conclusiones del presente informe, tendrá la honra de proponeros las principales modificaciones consiguientes a ellas.

V.

En lo espuesto ántes queda espresado lo que creé el infrascrito que debiera ser el tratado que se celebrara para la apertura de la comunicacion de los dos mares.

Juzga, ademas, que el Gobierno de la República no debe perder de vista, al celebrar el tratado, las consideraciones siguientes :

1.ª El tratado, la alianza i el canal deben ser la base de la direccion de nuestras relaciones esteriores.

2.ª Debe procurarse obtener estipulaciones que nos permitan i faciliten la concesion de ventajas especiales a los países que concedan a Colombia otras equivalentes.

3.ª Debe procurarse tambien, si es posible, conveniencias especiales para nuestro comercio con los Estados Unidos de América.

4.ª Inmediatamente despues de asegurada la apertura del canal, el Gobierno colombiano debe pensar en poblar i colonizar las tierras baldías que nos quedan cercanas a él. Solamente por medio de una accion eficaz para traer a ellas i a nuestras costas en ámbos mares, próximas al canal, inmigrantes de diferentes paises que vengan a vivir bajo el amparo i sujetos a la obediencia de la bandera colombiana, podremos impedir que aquellos territorios se conviertan, por costumbres, afectos e intereses, en una especie de colonias de los Estados Unidos de América.

5.ª Con el mismo fin importaria mucho que se hiciera sentir en aquella parte del territorio nacional, benigna i civilizadora, pero inflexible i constantemente, la accion de las autoridades colombianas representantes de nuestra soberanía i jurisdiccion. Conforme a los artículos 6.º i 14 del contrato vijente con la Compañía del ferrocarril de Panamá, todos los reglamentos que ésta dicte para la administracion, policía, seguridad i conservacion del camino, puertos i establecimientos de toda clase i para el cobro de los impuestos a que tiene derecho, deben ser aprobados por el Poder Ejecutivo de la República i variados cuando éste lo estime conveniente.

6.ª Ojalá fuera posible aprovechar la gran ocasion de tan notable tratado, para consagrar en él algunos grandes principios de derecho público de América. El establecimiento de una Corte de justicia internacional americana i la renuncia del derecho de captura sobre la propiedad privada enemiga que no esté cubierta por bandera neutral, propuesta por los Estados Unidos a Inglaterra en 1856, hán sido indicados por un ilustrado escritor colombiano de elevadas miras, como objeto digno de este tratado.

Olvidemos la pequeñez de nuestra política interior i entremos resueltamente en el camino de nuestros grandes destinos. Si nos ven a la altura de ellos, en vez de pensar en lastimar nuestra dignidad nacional o en arrebatarnos un pedazo de territorio, se pensará en dividir lealmente con nosotros, influencias políticas e industriales sobre los dos continentes de América.

PARTE TERCERA.

LO QUE CREE LA COMISION QUE DEBE RESOLVER EL SENADO.

I.

Resulta del anterior estudio, que el tratado en discusion es un pacto por el cual la República no adquiriría, si fuera aprobado, seguridad de que seria construido el canal interocéanico, porque no hai en él compromiso de construirlo; que aunque se construyera, tampoco tendria seguridad de obtener las participaciones en los productos de la empresa que en él se enuncian; que estas participaciones son mezquinas i no corresponden ni a las que proporciona la República a la empresa, ni al poder i ventajas políticas que dá al Gobierno americano; que sin poder contar con la apertura del canal, podria quedar Colombia imposibilitada para procurarse otros empresarios que lo abrieran; que lo que haria el Gobierno de la República, seria delegar sus facultades de contratar sobre sus mas importantes intereses, en otro Gobierno; que pondria a este Gobierno en aptitud de exijir para sí, al hacer uso de la delegacion, ventajas no obtenidas por nosotros i a costa nuestra; que se há negociado prematuramente i en imposibilidad de obtener para la República mas que lo ménos que pudiera concedérsele; que no solamente perderiamos el derecho de celebrar otro contrato para llevar a cabo la gran empresa, sino que quedarian destruidas hasta las probabilidades de que se piense en seguir haciendo esploraciones de nuestros Istmos; que habriamos celebrado una alianza deficiente i peligrosa por imprevisora; que habriamos consagrado la neutralidad restrinjida del canal sin obtener las conveniencias que por ella nos ofrecieron, ni aun las que sin ella nos dieron por el tratado del año pasado; i finalmente, que abdicamos el ejercicio de nuestra soberanía i jurisdiccion sobre una parte de nuestro territorio, en una compañía que se haria propietaria de doscientas mil hectaras de nuestros baldíos situados a inmediaciones del canal, que podria espropiar todos los terrenos i edificios de particulares que le convinieran, que tendria fuerza militar propia i facultad de pedir la de la República i hacerla obrar bajo su direccion, que poseeria arsenales de ilimitado ensanche i puertos marítimos los mas concurridos del mundo, en nuestro territorio, que tendria pleno poder i autoridad sobre las personas i las cosas que llegaran a nuestro canal con motivo o a pretesto de cobrar los cuantiosos impuestos que recibiría i, por último, que poseeria las puertas de los mares.

Ni la Compañía inglesa de las Indias fué jamas tan poderosa, no obstante que las Indias Orientales no se entregaron a ella espontáneamente.

No há podido, annque con pena, resolverse el infrascrito a sostener ese tratado.

No há podido hacer esto, no obstante la cariñosa amistad que lo liga al señor Secretario de Relaciones Esteriores i el profundo respeto que le inspiran sus talentos i patriotismo i el patriotismo i los talentos de los Plenipotenciarios que negociaron el tratado. Se halaga creyendo comprender las dificultades de una negociacion seguida i concluida en tan pocos dias i ante la espectativa de la próxima reunion del Congreso.

No há podido obrar de otro modo que como há obrado, no obstante creer i haber dicho en el documento mas solemne que há firmado en servicio de la República: * "Si hai algun país para con el cual nuestros deberes i nuestros intereses nos aconsejen una solícita i especial amistad, ese país es la Union americana."

No puede ser aprobado ese pacto cuando se esperan los resultados de esploraciones que os permitirán juzgarlo con mayor acierto, cuando los pueblos i los Gobiernos de Europa empiezan a ajitarse en favor de nuestro canal, se revela al mundo una ruta fácil para construirlo i se anuncia la organizacion de nuevas compañías empresarias a impulsos del entusiasmo producido por el éxito del canal de Suez.

Pero no cree el infrascrito que debeis improbarlo. Desgraciadamente se há permitido que las cosas pasen de modo que una improbacion absoluta puede hacer creer que nos domina una necia resistencia a permitir la apertura de la comunicacion interocéanica o una torpe codicia que nos impulsa a hacerla imposible.

Por otra parte, son tantas, tan importantes i tan variadas, las modificaciones que necesita el tratado, que no se puede pensar en sus reformas parciales. Ademas, tal procedimiento anularia las ventajas de resolver definitivamente despues de conocer el resultado de las esploraciones que se hacen, i nos daria una posicion mui desventajosa para continuar las negociaciones i perfeccionar al fin un tratado.

La suspension del negocio hasta que se conozca ese resultado i el Gobierno de los Estados Unidos esté dispuesto a contraer el compromiso claro i definitivo de construir el canal, satisface todas las exijencias de la situacion actual. El mundo hallará, no solo racional sino preciso, que nosotros digamos que sí estamos dispuestos a tratar, pero sobre la base de que se contraiga la

* Memoria de Relaciones Esteriores de 1868.

obligacion de hacer la obra objeto del tratado i aspiracion de todos.

II.

En fuerza de todo lo espuesto, el infrascrito tiene la honra de proponeros que adopteis las siguientes proposiciones:

1.ª El Senado resuelve suspender la discusion del proyecto de decreto lejislativo aprobatorio del tratado de 26 de enero último, sobre construccion de un canal interocéanico al traves del Istmo de Panamá o Darien, hasta que el Gobierno de los Estados Unidos de América comunique al de Colombia, que cree practicable la obra del canal por territorio colombiano i que acepta el compromiso de construirla por sí mismo o por medio de una compañía que se organice al efecto.

2.ª Escítese al Poder Ejecutivo a que contrate i envíe, cuanto ántes, al Istmo de Panamá, dos o mas injenieros colombianos con el fin de que concurran a las esploraciones que actualmente se hacen allí por cuenta del Gobierno americano e informen sobre sus resultados.

3.ª El Senado cree que el Poder Ejecutivo debe comunicar las resoluciones anteriores al señor Ministro de los Estados Unidos de América residente en esta ciudad i esforzarse en preparar la ocasion que se espera, de mejorar para la República las estipulaciones del tratado pendiente.

No sabe el infrascrito si habrá acertado, pero lo que sí os asegura es que ha pensado i estudiado.

Bogotá, 13 de marzo de 1870.

El Senador Plenipotenciario por el Estado de Cundinamarca,

CÁRLOS MARTIN.